Die Verkehrsverhältnisse im Fichtelgebirge

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
einer Hohen Naturwissenschaftlichen Fakultät
der Martin Luther-Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Wilhelm Schröpfer
aus Artern

Halle (Saale) 1936

Druck: Eduard Klinz Buchdruck-Werkstätten Halle (Saale)

Die Verkehrsverhältnisse im Fichtelgebirge

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
einer Hohen Naturwissenschaftlichen Fakultät
der Martin Luther-Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Wilhelm Schröpfer
aus Artern

Halle (Saale) 1936

Druck: Eduard Klinz Buchdruck-Werkstätten Halle (Saale)

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Referent: Prof. Dr. Schlüter
Mitreferent: Doz. Dr. Siedentop
Tag der mündlichen Prüfung: 26. Juni 1935

Inhalt

Seite

A. Die natürlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten unter Berücksichtigung des Verkehrs.
1. Lage und Grenzen 7
2. Die Oberflächenformen 8
3. Klima und Vegetation 13
4. Land — Forstwirtschaft und Industrie 15
5. Bevölkerung und Siedlung und deren Bedeutung für den Verkehr 19
6. Die den Verkehr des Fichtelgebirges beeinflussenden Nachbargebirge 21

B. Der Verkehr auf den Landstraßen.
1. Historische Entwicklung 23
2. Das heutige Straßennetz 30
3. Die Hauptwege 37
4. Verkehrsleistung 40

C. Der Eisenbahnverkehr.
1. Historische Entwicklung 43
2. Das Eisenbahnnetz 46
3. Die Linienführung 53
4. Der Einfluß der Haupt- und Nebenbahnen auf die Wirtschaft 60
5. Die Eisenbahn im Landschaftsbilde 63

D. Das Postwesen.
1. Entwicklung 66
2. Der Kraftpostlinienverkehr 72

E. Der Fremdenverkehr 77

F. Projekte.
1. Der Ostmarkkanal 81
2. Die Ostmarkenstraße 83

Zusammenfassung 83

Literaturverzeichnis 86

Anhang mit Zählergebnissen 91

8 Abbildungen 94

Vorwort

In vorliegender Arbeit wurde der Versuch gemacht, die verkehrsgeographischen Verhältnisse des Fichtelgebirges zu schildern.

Bei der Begrenzung des Gebietes stieß ich insofern auf Schwierigkeiten, da durch ähnliche und oft gleichartige Struktur der benachbarten Gebiete eine natürliche Grenzziehung schwer wurde.

Ich habe versucht, das Problem zu lösen, indem ich mich nicht auf rein geographische Grenzen festlegte, sondern auch noch solche Städte in den Bereich des Fichtelgebirges einbezog, die vom verkehrsgeographischen Gesichtspunkte aus betrachtet, unbedingt noch mit zum Fichtelgebirge gerechnet werden müssen.

Weitere Schwierigkeiten, die überwunden werden mußten, machte die Beschaffung der statistischen Unterlagen bei den Behörden. Aber auch hier gelang es mir durch Vermittlung höchster Instanzen, das benötigte Material zu bekommen.

Das Fichtelgebirge lernte ich auf mehreren längeren Wanderungen in den Jahren 1928—34 durch eigene Anschauung kennen und als eine herrlich schöne deutsche Mittelgebirgslandschaft, die sich nun endlich auch eines regeren Fremdenverkehrs erfreut, schätzen.

Besonderen Dank bin ich den Herren Prof. Dr. Schlüter und Dozent Dr. Siedentop schuldig, die mir meine Arbeit sehr fördern halfen.

A. Die natürlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des Fichtelgebirges unter Berücksichtigung des Verkehrs

1. Lage und Grenzen.

Das Fichtelgebirge liegt im Schnittpunkte der beiden Hauptrichtungen der deutschen Mittelgebirge. Man könnte annehmen, daß der gesamte Verkehr der nördlich gelegenen benachbarten Landschaften wie Thüringen und Sachsen trichterförmig über das Fichtelgebirge nach Süden geleitet wird, und daß das Fichtelgebirge umgekehrt eine ähnliche Wirkung für den Verkehr hat, der zwischen Fränkischem Jura und Böhmer Wald nach Norden strebt. Das Fichtelgebirge erscheint demnach als natürliches Durchgangsgebiet. — Inwieweit dies zutrifft, in welcher Weise das Fichtelgebirge aber auch als Verkehrshindernis wirkt, das die Verkehrswege an sich vorbeileitet, und wie sich der Eigenverkehr entwickelt hat, das alles geographisch zu erfassen, sei Aufgabe der vorliegenden Arbeit.

Da natürliche und kulturelle Gegebenheiten den Verkehr bedingen, ist es nötig, zuerst einen geographischen Überblick über das Fichtelgebirge zu gewinnen. Darunter fallen neben Angaben über die Beschaffenheit des Landes auch Klima, Pflanzenwelt, Bevölkerung, Siedlungen und Wirtschaft. Das Fichtelgebirge liegt im Knotenpunkt, in welchem das weitausgedehnte herzynische Gebirgssystem und der Erzgebirgszug gleichsam sich durchdringen und drei große Wassergebiete, das der Donau, des Rheins und der Elbe sich schneiden. Es schiebt sich wie ein sperrender Riegel in SW—NO und SO—NW Richtung, also in Richtung der beiden Gebirgssysteme zwischen Mittel- und Süddeutschland einerseits und Südwestdeutschland und die Tschechoslowakei anderseits. Aus diesem Grunde muß man das Fichtelgebirge als eine geographische Einheit bezeichnen. Durch seine Lage im Berührungsgebiete wichtiger natürlicher und historischer Landschaften wie Sachsen, Thüringen, Mainfranken, Oberpfalz und Böhmen und dadurch, daß es nach O, S, SW und N schaut, wäre das Fichtelgebirge geeignet, ein wichtiges natürliches Durchgangsland für den Schnellverkehr zwischen Nordwest-Südost- und Nord- und Südeuropa zu bilden.

Das Fichtelgebirge erstreckt sich um das Achsenkreuz von 12° östlicher Länge und 50° nördlicher Breite, wobei der größere Teil jedoch nordwestlich dieses Schnittpunktes liegt. Durch seine zentrale Lage liegt es weitab vom Meer; denn Hamburg ist von Wunsiedel, dem Mittelpunkt des Fichtelgebirges, 398 km, Venedig 540 km, Le Havre 900 km entfernt; zum Schwarzen Meer beträgt die Entfernung sogar 1450 km*).

Da wir das Fichtelgebirge vom verkehrsgeographischen Standpunkte aus betrachten wollen, dürfen wir bei der Begrenzung des

*) Luftlinie.

Gebietes weniger seine geographischen Grenzen berücksichtigen, als vielmehr diejenigen Städte in seinen Bereich einbeziehen, deren verkehrsgeographischer Einfluß auf das Fichtelgebirge ins Auge fällt. Wie von einem Kontakthof wird das Gebirge von einer Zone umgeben, die die Verbindung des Gebirges mit der Außenwelt, mit den Hauptverkehrsadern herstellt, und deshalb zum engsten Interessenbereich des Fichtelgebirges gehören muß, weil durch sie die Wege des Gebirges führen, durch die eben der Kontakt mit der Außenwelt hergestellt wird. Die Grenzen des engsten Interessenbereiches des Fichtelgebirges schließen also auch die Hauptknotenpunkte des Verkehrs im S, N, O und W mit ein. Straßen und Bahnen, die diese verbinden, würde man also als natürliche Grenzen des engsten Interessenbereiches des Fichtelgebirges anzusprechen haben. Betrachten wir den Verlauf dieser natürlichen Interessengrenze, so führt sie uns von Hof über Münchberg nach Neuenmarkt-Wirsberg, dann weiter über Bayreuth, Kirchenlaibach, Weiden, Wiesau, Waldsassen, Eger und Asch zurück nach Hof.

2. Die Oberflächenformen.

Die geologischen Grundbedingungen.

Über die Entstehung des Fichtelgebirges herrschen noch starke Meinungsverschiedenheiten. Da hier die beiden Hauptrichtungen der deutschen Mittelgebirge aufeinanderstoßen, ist im Fichtelgebirge ein Komplex entstanden, der schwer zu erklären ist, und durch den auch die Verkehrsverhältnisse nicht unwesentlich beeinflußt worden sind.

In diesem uralten geotektonischen Wetterwinkel sind vom Alluvium der Flußtäler angefangen bis hinauf zum Grundgebirge und den Vulkangesteinen, fast alle geologischen Formationen vertreten. Die Gesteine, wie wir sie heute antreffen, sind durchweg schon im Paläozoikum entstanden. Neben dem Thüringer- und Frankenwald gehört das Fichtelgebirge zu dem variskischen Gebirgsbogen, der hauptsächlich im Oberkarbon entstanden ist und dessen nordöstlich gerichtete Faltenzüge überlagert sind. Diese Auffaltung war mit bedeutenden Intrusionen von granitischen und verwandten Eruptivgesteinen in die paläozoischen Schichten hinein verbunden, wodurch diese in weitgehendem Maße umgeändert wurden. Die durch die Denudation freigemachten Gebirgskerne treten uns in Gestalt zweier Gesteinsarten als kristalline Schiefer und besonders als Intrusivgesteine entgegen. Als kristalline Schiefer werden Gneis, Glimmerschiefer und Phyllite bezeichnet, während uns als Intrusivgesteine Granit und Diabase entgegentreten. Das älteste Gestein ist der Gneis. Da der Granit den Gneis in glutflüssiger Form durchbrochen hat, so finden wir letzteren heute nur noch wie einen Mantel an den Granithöhen, vor allem am Nußhardt und Seehaus; in größerem Ausmaße tritt er bei Wunsiedel, Selb und Münchberg auf.

Das Hauptgestein ist der Granit. Er bildet nicht nur die bedeutendsten Höhenzüge wie das Zentralmassiv, Waldstein, Kornberg

und Kösseine, sondern füllt auch noch den nördlichen Teil der Hochfläche von Wunsiedel und Weißenstadt aus.

Das Gebirge war den Einflüssen der Verwitterung und Erosion ausgesetzt und wurde immer tiefer abgetragen. Diese Abtragung dauerte noch während des Rotliegenden an, in der auch noch rege vulkanische Tätigkeit herrschte[1]). Die heutige Oberflächenform hat sich am Ausgange des Tertiär entwickelt.

Um diesen Granitkern legt sich nun ein breiter Gürtel von Phyllliten, die im Kambrium und Präkambrium entstanden sind. Dieser Gürtel beginnt im Erzgebirge und setzt sich nach SW über Rehau, Kirchenlamitz und Warmensteinach fort; hier biegt er nach SO um, führt über Marktredwitz, wird dann vom basaltischen Reichsforst unterbrochen und endet im Tertiärbecken von Eger. Dieser Phyllitgürtel kann als verkehrsgeographisches Bindeglied zwischen dem eigentlichen Gebirge und den angrenzenden Landschaften betrachtet werden.

Morphologie und Landschaftsbild.

Für die Verkehrsentwicklung des Fichtelgebirges ist die Oberflächengestaltung von ausschlaggebender Bedeutung. Da nun unser Gebiet Gebirgscharakter hat, muß man die vertikale Bodenschichtung, die durch Höhen- und Tiefenunterschiede bestimmt wird, einer näheren Betrachtung unterziehen. Denn je unebener die Oberflächengestaltung ist, desto hinderlicher ist sie dem Verkehr. Das Ideal jedes Verkehrsweges bleibt immer die Gerade; weicht man von ihr ab, so bedeutet dies immer Erhöhung der Transportkosten.

Durch die lockere Anordnung der Gebirgszüge, die tiefen Talfurchen, Einschnitte und Buchten, die die einzelnen Teile des Hufeisens miteinander verbinden, kann der Verkehr das Gebirge an diesen tiefsten Stellen überschreiten.

Es läßt sich in der Frage der Beschaffenheit der Täler ein petrographisch begründeter Unterschied zwischen dem Fichtelgebirge und seiner Umgebung feststellen. In dem zum großen Teil aus Granit und Gneis bestehenden Zentralstock gehören Erscheinungen wie die tief in die granitische Hochfläche sich einsägende Eger zu den Ausnahmen. Die Talungen sind meist muldenartig; auch die Pässe haben selten den Charakter von Schluchten; ihr volkstümlicher Name Hölle deutet nicht eine zerklüftete, wilde Landschaft, sondern leitet sich von „Hüll"-Moor, Sumpf ab. In die Schiefer des Frankenwaldes, die Kalke und Dolomite des Jura dagegen, gruben sich die Flüsse tief ein, schufen steilwandige, enge Täler, aus denen der Verkehr meist, wenn er in ihrer Richtung sich bewegte, auf die Höhen flüchtete, oder die er, wenn er sie queren sollte, umging. Im Fichtelgebirge kommt dagegen der auf den höchsten Kämmen liegende Abschnitt der Flüßchen gar nicht in Betracht; die Wege suchen Nebentäler, die zu den tiefer liegenden Pässen führen.

---

[1]) A. Wurm, Fichtelgebirge und Frankenwald, Berlin 1925, S. 6.

Die morphologische Gestaltung ist im weitgehenden Maße durch die tektonischen Bau- und Zerstörungsformen bestimmt. Danach gliedert sich das Fichtelgebirge in zwei Teile: in den aus einzelnen Gebirgsteilen zusammengesetzten hufeisenförmigen Gebirgsstock und in die durch denselben eingeschlossene Hochfläche. Da die höchsten Erhebungen und größten Massenanhäufungen des ganzen Gebirges nicht in der Mitte liegen, sondern einseitig nach SW gerückt sind, wollen wir bei der Gliederung desselben auch an dieser Stelle mit dem Zentralmassiv beginnen. Wir wollen von hier aus die einzelnen Gebirgszüge auf ihre Eignung für den Verkehr untersuchen, und zwar zuerst diejenigen, die vom Zentralmassiv aus nordostwärts streichen in variskischer Richtung, und dann die Gebirgszüge, die vom Zentralmassiv in südöstlicher, herzynischer Richtung verlaufen.

Das Zentralmassiv wird beherrscht von den zwei höchsten Erhebungen des Gebirges, dem Schneeberg (1053 m) und dem Ochsenkopf (1024 m). Sie sind beide durch die große Torfebene am sogenannten Fichtelsee, auf der Wasserscheide zwischen Fichtelnaab und Weißem Main voneinander getrennt. Diese Senke, die eine schmale Querbucht mit steilen Gehängen darstellt, ist für den Verkehr wenig geeignet; dies gilt besonders beim Auslaufen der Senke bei Berneck, das ja zwischen schmalen Seitentälern, die durch schroffe Wände stark gegliedert sind, eingebettet liegt. Bis zum Orte Goldmühl geht diese Senke durch rauhes Urgebirge hindurch, das der Landschaft ein düsteres Gepräge gibt; ab Goldmühl jedoch führt sie durch jüngere Schichten des Kambriums, die der Landschaft ein freundliches Aussehen verleihen. Durch diese Senke führen außer dem Weißen Main noch die Lokalbahn Neuenmarkt –Bischofsgrün und einige Bezirksstraßen, die aber von untergeordneter Bedeutung sind.

Die Gehänge des Schneeberges senken sich nach N in steilem Abfalle zu dem breiten und weiten Einschnitt der Torfmoorhölle, die sich in ihrer schmalsten Stelle zu dem vom Kornbach durchflossenen Höllpaß (670 m hoch) verengt. Durch diesen Paß führt die wichtigste W-O Straße, die in Gefrees von der N-S Verbindung Leipzig—Nürnberg abzweigt und über Weißenstadt—Thiersheim nach Eger führt. Früher bereiteten die vielen Moore dem Verkehr Schwierigkeiten, die aber jetzt alle durch Senkung des Grundwasserspiegels behoben worden sind. Das Gebirge erhebt sich dann wieder rasch nach O zum Waldsteinmassiv, das in langgezogenem Rücken bis zum Quertal der Lamitz reicht. Diese Senke, die den Kleinen Kornberg vom Großen Kornberg trennt, gilt als wichtigste Eingangspforte ins Fichtelgebirge von N her. Außer dem Lamitzfluß geht noch die S-N Bahn Regensburg—Hof hindurch. Es ist bemerkenswert, daß die Hauptverkehrsstraße, die von Hof über Wunsiedel und dann weiter nach Kemnath führt, nicht durch diese natürliche Senke geht, sondern westlich im steilen Aufstiege über den Paß von Schieda führt. Als Grund ist sicher anzunehmen, daß man früher bei Anlegung neuer Straßen nicht immer den natürlichsten und einfachsten Weg wählte, sondern nach Möglichkeit jede größere Ortschaft, die in der Nähe der Linienführung einer Straße lag, in das Straßennetz mit

einschloß. Bei der eben erwähnten Straße wurde der Umweg sicher wegen der Ortschaften Kirchenlamitz und Marktleuthen gemacht. — Den Abschluß bildet im NO die Senke, die sich von Selb nach Rehau zieht, und durch die die Nebenbahn Hof—Eger geht. Das Gebirge steigt dann wieder allmählich bis 600 m an und stellt so die Verbindung mit dem Elstergebirge her.

Untersuchen wir nun die Bergzüge und Senken, die sich in südöstlicher Richtung vom Zentralmassiv wenden, auf ihre Eignung für den Verkehr. Zunächst ist das Tal der Steinach zu erwähnen, das das Goldkronacher Gebirge von den südöstlichen Ausläufern des Ochsenkopfzuges trennt. Da das Tal ziemlich eng ist und oft starke Steigungen aufweist, besitzt es für den Durchgangsverkehr nur geringe Bedeutung. Außer der Bezirksstraße Bayreuth—Wunsiedel führt durch dieses Tal noch die Lokalbahn Bayreuth—Warmensteinbach, die aber nicht die Talsohle benutzt, sondern meistens an den Hängen entlangführt.

Ein Gegenstück zum Höllpaß ist der in gleicher Höhe befindliche Wurmlohpaß (653 m), der die südöstlichen Ausläufer des Ochsenkopf-Schneebergzuges, die Hohe Matze, von der Kößeine trennt. Dieser Paß wurde am Ende des 19. Jahrhunderts viel erwähnt. Die N-S Bahn, von Regensburg kommend, sollte nämlich nicht östlich am Rande des Fichtelgebirges über Marktredwitz entlanggeführt werden, sondern es bestand der allgemeine Wunsch, die Bahn durch den Wurmlohpaß über Wunsiedel zu führen. Dieser Plan wurde jedoch großer technischer Schwierigkeiten wegen, hervorgerufen durch die ungünstigen Gebirgsformen, nicht verwirklicht, sodaß jetzt nur die Staatsstraße von Wunsiedel nach Kemnath—Nürnberg über diesen Paß führt.

Wichtiger als dieser Paß ist die breite Senke zwischen Kösseine und dem in erzgebirgischer Richtung streichenden Steinwald. Die Ausläufer des Ochsenkopfes senken sich hier bis auf 590 m herab, wodurch die Fortsetzung der NO-SW Richtung ermöglicht wird. Diese breite Senke eignet sich vorzüglich für den Verkehr. Sie wird vor allem von der Hauptbahn Nürnberg – Eger (Paris—Prag) benutzt. Diese Querbucht, die den Zentralstock vom Steinwald trennt, beginnt im Tal der Fichtelnaab bei Riglasreuth und setzt sich dann in der Bucht des Hölltales fort. Sie folgt dann dem Kösseinebach, dem Tal der Röslau und Eger und endet in der Vertiefung des Tertiärbeckens von Eger.

Ein anderer für die Verkehrsverhältnisse wichtig gewordener Paß befindet sich weiter südöstlich zwischen den nordöstlichen Ausläufern der Kösseine und des Steinwaldes, bei Groschlattengrün in 570 m Höhe. Es findet hier ein Übergang statt aus dem Kösseinetal in die Wondreb-Waldnaabsenke. Durch ihn führt die Hauptbahn Regensburg—Hof und die Staatsstraße Mitterteich—Wunsiedel. Die Fortsetzung des Steinwaldes nach NO, nach dem Tertiärbecken von Eger bilden die Basaltkuppen des Stein- und Ruheberges und der Kohlwald, der bei Schirnding und Mühlbach in der Rösla-Egersenke endet.

Mitten zwischen dem hufeisenähnlich gestalteten Bergwall, in welchem die zentralen Granitmassen sich aneinanderreihen und nur nach NO eine breite Öffnung gelassen haben, breitet sich ein hügeliges Land aus, in welchem die nach dem Innern des Walles abfallenden Gehänge des höheren Gebirges sich begegnen und zu langgezogenen Bergrücken sich vereinigen[2]). Man nennt die Hochfläche, die 500 bis 550 m hoch und stark bewaldet ist, auch nach dem Hauptorte des ganzen Gebirges das Wunsiedler Bergland. Es lehnt sich nach W an den hohen Rand des Zentralstockes an, umfaßt hier das Gebiet, welches die Rösla und die Eger in ihrem Oberlaufe durchziehen, und geht dann, nachdem es den engeinschließenden Ringwall verlassen hat, nach NO in das Berg- und Hügelland zwischen Selb, Hohenberg und der Ebene des Beckens von Eger über. Diese Hochfläche ist ihrer geringen Höhe wegen dem Verkehr zugewandt, doch wird letzterer etwas beeinträchtigt durch den Waldreichtum des Gebirges. Nach N schließt sich, an die Terrasse des Kornberges angelehnt, bis an das Elstergebirge ein Bergland an, das man als Rehauer Gebirge bezeichnet, und das so das Gebirge nach NO abschließt.

Die hydrographischen Verhältnisse.

Der hohe Kamm des Fichtelgebirges ist Quellgebiet von vier verschiedenen Flüssen, nämlich Main, Naab, Saale, Eger, die nach vier verschiedenen Richtungen fließen und drei Stromgebieten angehören: dem Rhein, der Donau und der Elbe. Main und Naab haben ihren Ursprung in der moorigen Sattelebene, die den Schneeberg vom Ochsenkopf trennt; die Wasserscheide folgt also dem Kamm des hohen granitenen Gebirgswalles. Nicht weit davon, am Abhange des Schneeberges entspringt die Eger, und auch die Saalequelle am Fuße des Waldsteins ist nicht weit davon entfernt. Durch diese vier Flüsse entstehen im Zentralmassiv drei Wasserscheiden[3]). Diese vier Flüsse bewirken die Hauptentwässerung des Gebirges. Die Wasserscheiden setzen sich in anderen Gebirgen fort. Die Wasserscheide zwischen Saale und Main zieht sich der ganzen Länge nach durch das Bergland hin, durchquert die Münchberger Gneismasse, dringt dann in den Frankenwald ein und führt weiter über den Kamm des Thüringer Waldes, den Rennsteig entlang. Als Hauptwasserscheide des Fichtelgebirges hat sie für uns deshalb große Bedeutung, weil in ihrer unmittelbaren Nähe der Großverkehr aus Nord- und Mitteldeutschland am Westrande unseres Gebietes entlang nach Bayern führt. Die beiden Flüsse, Saale und Main, entführen dem Fichtelgebirge das meiste Wasser; dagegen sind Eger und Fichtelnaab als wasserarm zu bezeichnen. Die Wasserscheide zwischen Saale und Eger folgt dem Kamm des Waldstein- und Kornbergmassivs. Eine andere Wasserscheide bildet der dem Fichtelgebirge im S vorgelagerte Stein-

[2]) Gümbel, S. 8.

[3]) Saale und Eger fließen demselben Flußsystem, nämlich dem der Elbe zu.

wald, wo eine Wasserteilung zwischen Eger- und Waldnaabgebiet eintritt. Die Talwasserscheide fällt hier vom Kösseinemassiv in eine breite Talfurche herab. Der Verkehr hat diese Talwasserscheide von Langentheilen ausgenutzt; es geht hier nämlich die Hauptbahn Nürnberg—Eger hindurch. Nach NO, nach dem Reichsforst und Kohlwald senkt sie sich aber zu einer bloßen Scheide zwischen der Eger und ihrem rechten Nebenfluß, der Wondreb, ein. Eine andere, untergeordnete Wasserscheide wird im S durch den Kamm der südl. Ausläufer des Ochsenkopfzuges bewirkt, nämlich zwischen Fichtelnaab und Haidnaab, die dann im Quertale der Steinach in die Hauptwasserscheide zwischen Donau und Rhein übergeht.

Außer diesen Flüßchen wären noch Kösseine und Rösla zu erwähnen, die als Nebenflüsse der Eger das Gebirge durchqueren, dann vielleicht noch der Lamitzbach, der zur Saale fließt. In den Tälern dieser Wasserläufe, die als natürliche Tiefenlinien vom Verkehr aufgesucht werden, führen also teils Hauptverkehrswege, teils lokale Straßen und Bahnen entlang. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, gewinnen die Flüsse erhöhte Bedeutung für das Gebirge. Das Saaletal stellt die Verbindung zwischen Adria und Ostsee her, an der Eger und Naab führen Verkehrswege nach dem Schwarzen Meer und dem Orient, und am Main entlang führt die Straße nach dem Rhein, nach Frankreich und der Nordsee. Der Verkehr wird nur oft dadurch benachteiligt, daß die Bäche sich am Rande des Gebirges plötzlich einschneiden und so ziemlich steilwandige Kerbtäler bilden [4]).

3. Klima und Vegetation.

Von großer Bedeutung für die Verkehrsgeographie des Fichtelgebirges sind seine klimatischen Bedingungen. Über das Klima findet man in Lehrbüchern nur Negatives. Die Schneefälle beginnen meistens schon Ende Oktober oder Anfang November und sind im November oft von solcher Intensität, daß der Schnee in den höher gelegenen Gebieten noch bis März liegen bleibt. Häufig wird der Verkehr durch mächtige Schneewehen namentlich im Bereiche der inneren Hochfläche erschwert. Da im O und NO der hufeisenförmige Gebirgsstock offen ist, haben die rauhen Ost- und Nordostwinde freien Zutritt. Diese Winde wehen besonders heftig in den Landstrichen zwischen Weißenstadt und Kirchenlamitz. Auch auf der Wunsiedel-Vordorfer Ebene machen sich der NO- und auch der NW-Sturm unangenehm bemerkbar. Unter dieser klimatischen Ungunst leiden besonders stark die beiden Hauptverkehrsstraßen durch das Fichtelgebirge, vor allem die Weststoß-Straße Gefrees—Eger, aber auch die Fernverkehrsstraße Kemnath—Wunsiedel—Hof. Es ist keine Seltenheit, daß der Verkehr an ungünstigen Stellen dieser Straße durch Schneewehen behindert wird. Auch die Nordsüdbahn Regensburg—Hof und die Neben-

[4]) Gradmann, Süddeutschland, S. 357.

bahnen Kirchenlamitz—Weißenstadt und Wunsiedel—Selb haben in besonders schneereichen Wintern oft unter Schneewehen zu leiden.

Völlig andersgestaltete klimatische Verhältnisse besitzen die Außenränder des hufeisenförmigen Gebirgsstockes, vor allem der Südwesten. Das hohe Granitmassiv schützt diese Phyllitschieferrücken vor den rauhen Nord- und Ostwinden; dagegen können die warmen Süd- und Westwinde ungehindert darüber hinwegstreichen und in den engen Tälern der Steinach und des Weißen Mains bis tief in das Gebirge eindringen. Die Orte Warmensteinach, Goldkronach, Berneck, Bischofsgrün und Gefrees haben deshalb außerordentlich günstiges Klima. Berneck hat das mildeste des Fichtelgebirges. Dies hat zur Folge, daß diese Orte den stärksten Fremdenverkehr haben.

Durch den verschieden gearteten Landschaftstypus sind die Niederschlags- und Temperaturverhältnisse Schwankungen unterworfen. Die größten Niederschlagsmengen haben der Schneeberg und Ochsenkopf mit mehr als 1 200 mm jährlichem Niederschlag [5]). Die durchschnittlichen Jahresniederschlagsmengen des Zentralstockes betragen jedoch 1 100 mm; 1 000 mm und mehr haben die Waldsteinkette und der im Süden dem Fichtelgebirge vorgelagerte Steinwald.

Von der Zentralkette aus verringern sich die Niederschlagshöhen, sowohl gegen das Maintal bei Bayreuth als auch gegen das Egertal bei Schirnding bis auf rund 600 mm.

Die normalen Niederschlagsmengen verteilen sich in einem 25jährigen Durchschnitt (1901—25) folgendermaßen auf die einzelnen Jahreszeiten [6]):

Übersicht 1.

		Frühling	Sommer	Herbst	Winter	Summe
Bayreuth	mm	130	205	133	134	602
	%	21,6	34,1	22,1	22,2	
Forsthaus Karches	mm	254	326	277	310	1167
	%	21,9	27,8	23,9	26,3	
Brand i. Opf.	mm	212	264	236	304	1016
	%	20,9	26,0	23,2	29,9	
Wunsiedel	mm	186	223	184	219	812
	%	23,0	27,3	22,7	27,0	
Hof	mm	148	229	147	148	672
	%	22,1	34,1	21,8	22,0	

Der niederschlagsreichste Monat ist der August, in den Innenlagen des Gebirges der Dezember; der niederschlagsärmste ist der Februar, in den Innenlagen der Monat Mai. Die niederschlagsreichste Jahreszeit ist größtenteils der Sommer, die niederschlagsärmste fällt sowohl auf den Frühling als auch auf den Herbst [7]).

Über die Temperaturverhältnisse des Fichtelgebirges und seine nähere Umgebung geben die bereits verarbeiteten Beobachtungen der Wetterwarten Bayreuth, Alexandersbad, Selb und Hof Aufschluß. Danach ergeben sich für die vier Jahreszeiten folgende in Über-

[5]) Franz Gsell, Bayern, das Bauernland, Bd. 4, S. 573 ff.
[6]) Franz Gsell, Bayern, das Bauernland, Bd. 4, S. 574 ff.
[7]) Gsell, a. a. O. S. 575.

sicht 2 zusammengestellte Durchschnittswerte in Celsiusgraden[8]):

Übersicht 2.

Wetterwarte	Mitteltemparatur Früh-ling	Som-mer	Herbst	Win-ter	Absolutes Max.	Da-tum	Temparatur Min.	Da-tum	Mittl. Temp. Max.	Min.
Bayreuth	7,6	16,5	7,8	—0,8	37,0	28.7.21	—31,3	2.2.30	12,9	2,7
Alexandersb.	5,3	14,2	6,0	—2,9	32,2	28.7.11	—23,1	3.1.05	10,2	1,2
Selb	5,5	14.3	6,0	—2,4	33,2	14.7.33	— 28,8	5.2.22	10,4	1,0
Hof	5,8	14,7	6,3	—2,1	35,1	2.7.05	—34,2	18.1.93	11,0	1,4

Der kälteste Monat ist der Januar, der wärmste der Juli. In den Wintermonaten Dezember, Januar und Februar liegen die Durchschnittswerte der Tagesmittel unter 0°.

Durch den Frühbeginn und die lange Dauer des Winters ist auch die Anzahl der Frosttage ziemlich hoch. Sommertage mit einer Temperatur von 25° C und mehr gab es im Durchschnitt der Jahre 1901—25 für Bayreuth 35 und für Hof 22.

Die Vegetationsverhältnisse sind abhängig von der geologischen Beschaffenheit des Bodens, von der Bewässerung und den klimatischen Verhältnissen. Es ist in der Hauptsache das Gebiet des Basalts von dem des Granits zu unterscheiden. Das erstere ist viel wärmer, der Humus seiner verwitterten Bodenoberfläche ist lockerer und feinerdiger. Ein anderes unterscheidendes Merkmal dieser beiden Gebiete ist die Verschiedenartigkeit des Waldes; während nämlich der Basalt Laubwald aufweist, besitzt der Granit Nadelwald (besonders Tannen, Fichten und Föhren).

Der Granit hat eine mannigfaltigere Flora als der Gneis. Dieser Gegensatz tritt besonders stark in Erscheinung, wenn man aus der üppigen Granitflora der Luisenburg in die gegenüberliegende Gneisflora bei Valetsberg und Bibersbach kommt.

Eine eigene Flora bilden dagegen die Hochmoore, vor allem das Zeitelmoos, das bei Valetsberg beginnt und sich bis zum Schneeberg und Nußhardt ausdehnt, und das noch gewaltigere der Seelohe, das sich in der Mulde zwischen Ochsenkopf und Schneeberg befindet. Welchen Einfluß die Moore auf den Verkehr ausüben, wurde bereits im Abschnitt „Oberflächenformen" erwähnt.

4. Land-, Forstwirtschaft und Industrie.

Der Ackerbau.

Der Ackerbau des Fichtelgebirges ist dürftig, wenn nicht schlecht zu nennen. Das rührt von dem ungeeigneten Klima und den flachgründigen, lehmigen Sandböden her. Wo sich in Mulden oder Verebnungen die lehmigen Verwitterungsrückstände ansammeln konnten, ist der Boden tiefgründiger und besser als an den Gehängen, die infolge der Tätigkeit des Wassers eine seichte Krume und einen Untergrund von sandiger Beschaffenheit aufweisen[9]).

[8]) Gsell, a. a. O. S. 581.
[9]) Gsell, a. a. O. S. 584.

Dem Ackerbau dienen in erster Linie die breiten Hügelrücken, da hier die Frostgefahr geringer als in den Tälern und Mulden ist[10]). Die Hauptfrüchte des Gebirges sind, den klimatischen Einflüssen entsprechend, Roggen, Hafer und Kartoffeln; sie gedeihen vorzüglich und sind besonders als Saatware geschätzt. In weniger rauhen Lagen werden auch Weizen und Gerste angebaut. — Flachs gedeiht überall gut; sein Anbau ist aber stark zurückgegangen.

Dank der reichlichen Niederschläge verfügt das Fichtelgebirge auch über sehr viel Grünland. Hierunter verstehen wir Wiesen, Weideflächen und Äcker, die für die Bebauung mit Futterpflanzen bestimmt sind. Die Erträge stehen aber in keinem Verhältnis zur Größe der Flächen. Durch die reichlichen Niederschläge werden die Wiesen stark mit Regenwasser gesättigt; sie haben infolgedessen trotz ihrer hohen und hängigen Lage torfigen Untergrund, sowie einen hohen Grundwasserspiegel, wodurch die Beschaffenheit der Wiesen stark in Mitleidenschaft gezogen wird.

Der Wald.

Der Wald spielt in wirtschaftlicher Beziehung eine wichtige Rolle. Er bedeckt fast $^2/_5$ des gesamten Bodens und muß der Landwirtschaft, die klimatisch und auch hinsichtlich der Bodenverhältnisse unter recht ungünstigen Bedingungen wirtschaftet, als Grundlage dienen[11]). Die Beziehungen zwischen Landwirtschaft und Waldbau sind daher sehr rege. Die dichteste Bewaldung befindet sich auf dem Zentralmassiv, überhaupt auf den höchsten Erhebungen, während im Hügelland besonders die Steilhänge mit Wald bepflanzt sind. Auf den Granitböden herrscht der Wald vor, und zwar haben wir fast ausschließlich Nadelwald. Unter den Nadelhölzern sind Fichten und Kiefern am meisten verbreitet; das Laubholz tritt stark zurück. Am besten hat sich noch die Buche gehalten. Reste von Buchenwaldungen finden sich noch am Westabhange des Schneeberges und am Hengstberg bei Silberbach.

An der Gesamtfläche des Gebietes gemessen, beträgt der Anteil des Waldes im Bezirksamt Wunsiedel 41,1 %, im Bez. Amt Tirschenreuth 43,12 %, im Bez. Amt Kemnath 44,61 %, im Bez. Amt Rehau 45,8 % und im Bez. Amt Bayreuth 34,6 %. Die Bezirksämter Hof und Münchberg stehen dagegen mit 22,66 %, bzw. 28,28 % stark unter dem bayerischen Landesdurchschnitt von 32,9 %.

Um einen Überblick über die Verteilung der Kulturarten auf die land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche des Fichtelgebirges nach der Bodenbenutzungserhebung des Jahres 1927 zu bekommen, sind die Ergebnisse in nachfolgender Tabelle angeführt worden (aus Gsell, S. 616, geändert).

---

[10]) Gsell, a. a. O. S. 587.
[11]) Gsell, a. a. O. S. 722 ff.

Bezirksamt	Gesamtfläche in ha	Ackerland %	Wiesen %	Wald %	Ödland u. Sonstiges %
Wunsiedel mit Stadt Marktredwitz	46 943,7	29,07	22,65	42 49	2,37
Rehau mit Stadt Selb	26 901,3	27,33	19,98	47,54	1,91
Hof mit Stadt Hof	31 794,9	45,41	24,37	22,66	2,73
Münchberg	24 351,2	37,29	28,26	28,28	2,92
Berneck	21 204,3	28,83	20,94	45,40	1,94
Kemnath	46 967,1	26,39	20,33	44,61	5,28
Tirschenreuth	71 664,4	28,78	19,50	43,12	4,49

Danach ist ersichtlich, daß der Wald fast überall beinahe die Hälfte des Bodens beansprucht. Vergleicht man die Tabelle mit denen des vergangenen Jahrhunderts, so ist zu ersehen, daß der Wald eine Zunahme zeigt. Als Grund dafür kann man annehmen, daß das zur Landwirtschaft ungeeignete Ackerland, sowie Wiesen und Hutungen wieder der Forstkultur zugeführt wurden. Der starke Waldreichtum bedingt, daß jährlich sehr viel Nutz- und Brennholz vor allem in den Privatforsten geschlagen wird, das dann nach den Industriegebieten wandert. Die Privatforste liefern jährlich 60 000 fm Nutzholz (außer 198 fm Laub- und Nadelholz) und etwa 46 000 fm Brennholz.

Der starke Waldreichtum des Fichtelgebirges ist für den Verkehr nicht von Vorteil, denn die Anlage von Verkehrswegen durch diese Waldgebiete ist mit großen Schwierigkeiten verknüpft. Ein anderer nachteiliger Umstand ist, daß die Wege immer feucht bleiben und auf diese Weise leicht zerstört werden.

Industrie.

Die Industrie bedingt ein ausgedehntes Netz von Eisenbahnen und Landstraßen, auf denen die Rohprodukte, bzw. die Fertigfabrikate befördert werden können. Unser Gebiet besitzt eine rege Industrie, die jedoch durch die ungünstigen Verkehrsbedingungen beeinträchtigt wird. Es ist reich an Bodenschätzen; so hat sich im 14. und 15. Jahrhundert ein reger Bergbau entwickelt, der aber heute vollständig erloschen ist.

An die Stelle des Bergbaues ist die Porzellanindustrie getreten, durch die das Fichtelgebirge Weltruf erlangt hat. Dank seiner großen Minerallagerstätten, worin es das bedeutendste Gebiet Bayerns ist, konnte die Porzellanindustrie die zur Herstellung des Porzellans nötigen Mineralien größtenteils aus dem Fichtelgebirge selbst beziehen. Diese Industrie ist besonders im O heimisch, vor allem in Selb, Rehau, Schönwald, Arzberg, Marktredwitz und Marktleuthen. (Siehe Abb. 1.) Mit etwa 22 000 Arbeitern steht sie an der Spitze des deutschen Porzellangewerbes. Da sie den größeren Teil der Fertigfabrikate nach dem Ausland liefert, stellt dieser Industriezweig im Rahmen der deutschen Exportwirtschaft einen Aktivposten dar.

Für die Porzellanindustrie wie überhaupt für die Großindustrie kommt die Nähe der großen mittel- und norddeutschen Kohlen- und Verbrauchsgebiete, namentlich aber auch der Falkenauer Braunkohlenbezirk (Böhmen) sehr zustatten [13]).

Als nächster Industriezweig wäre die Textilindustrie zu erwähnen. Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts war sie fast ausschließlich Heimindustrie, die ganze Familien beschäftigte. Seit dem Aufkommen der mechanischen Webstühle hat sich der Schwerpunkt dieser Industrie nach den Rändern des Gebietes verlagert. Hauptzentren sind: Marktredwitz, Wölsauerhammer, Wunsiedel, Weißenstadt und Schwarzenbach; an den Rändern vor allem Hof, Bayreuth und Münchberg.

In einigen Ortschaften an der sächsischen Grenze ist im Anschluß an die benachbarte sächsische Großindustrie (Olsnitz) auch die Teppichfabrikation als Heimarbeit verbreitet.

Erwähnenswert wäre auch die Granitindustrie, die dem Fichtelgebirge Weltruhm verliehen hat. Man findet Bauwerke aus seinem Granit nicht nur in allen Teilen Deutschlands, sondern auch in Amerika, Afrika und Indien. Hauptzentren der Granitindustrie sind neben Wunsiedel noch Weißenstadt und Kirchenlamitz. Die Granitbrüche befinden sich besonders am Waldstein, Epprechtstein, Rudolphstein, Ochsenkopf, an der Luisenburg und auf der Reuth bei Gefrees.

Neben dem Granit ist als wichtigstes Gestein noch der Gneis zu nennen, auch er findet in der Industrie starke Verwendung. — Zu erwähnen wären ferner noch die Kalkwerke im N und S des Kösseinzuges, bei Wunsiedel und Neusorg und die Basaltbrüche am Reichsforst.

Da das Fichtelgebirge ein ausgesprochenes Waldgebirge ist, wird auch sein Holzreichtum groß sein. Zur Bearbeitung des Holzes finden wir viele Sägewerke an den zahlreichen Wasserläufen. Größere Sägewerke, Holzwolle- und vor allem Möbelfabriken befinden sich als rein gewerbliche Betriebe in den Städten, bes. in Wunsiedel, Rehau, Selb und Marktredwitz.

Bis zu Beginn dieses Jahrhunderts war auch die Glasindustrie, vor allem die Perlenfabrikation bedeutend. Glasschleifereien finden wir heute noch in Warmensteinach, Fichtelberg, Bischofsgrün und im Kirchenlamitz-Marktleuthener Bezirk; auch in Wunsiedel befinden sich Betriebe, die das Glas verfeinern.

Die Industrie und das Handwerk beschäftigen den größten Teil der Bevölkerung. Nur im Bezirk Tirschenreuth hält die Land- und Forstwirtschaft der Industrie und dem Handwerk die Wage. (Siehe Abb. 2.)

---

[13]) Karl Reitlinger, Die industriellen Standortsfaktoren Oberfrankens, Diss. 1927.

5. Bevölkerung und Siedlung und deren Bedeutung für den Verkehr[14]).

Die Dichte des Verkehrsnetzes und die Art der Verkehrswege ist Ausdruck der Kultur und Zivilisation der Landschaft.

Von den Bewohnern des Fichtelgebirges kann gesagt werden, daß sie sehr fortschrittlich sind. Der karge Boden hat Energie- und Tatmenschen geformt. Es spricht für die unverwüstliche Lebenskraft der Bewohner nicht minder wie für ihre Anpassungsfähigkeit, daß trotz aller Wechselfälle und wirtschaftlichen Rückschläge der Kampf mit der rauhen, dem Fortschritt von Wirtschaft und Verkehr nicht selten feindlichen Natur nie abgebrochen wurde. Auch die Behörden, die das Fichtelgebirge in Fragen des Verkehrs stiefmütterlich behandelten, konnten der zähen Kampfnatur dieser Oberfranken keinen Abbruch tun[15]).

Der Bergbau im 12. und 13. Jahrhundert wurde richtunggebend für die verkehrsgeographischen Linien und veranlaßte deren Ausbau. Der Erzreichtum brachte viele Fremde ins Fichtelgebirge und machte diese ansässig, zahlreiche hochgelegene Siedlungen verdanken ihre Gründung dem Bergbau; z. B. Grassemann, Fleckl, Fichtelberg, Vordorf, das Seehaus und Birnstengel. Nach dem Niedergang des Bergbaus verließ nur ein kleiner Teil der Eingewanderten wieder das Gebirge.

Betrachten wir die verschiedenen Siedlungsarten, so fallen uns vor allem in den höheren Gebieten kleine Weilersiedlungen und Einzelhöfe mit jungen Namensformen auf[16]). Ferner finden sich Waldhufendörfer, wobei sich an jedes Gehöft die „Zelch" oder „Zeil" nach einer oder zwei Richtungen anschließt. Diese Siedlungsform wurde durch die morphologischen Verhältnisse, den kargen Boden und den Waldreichtum bedingt.

In den weniger hochgelegenen Gebieten herrschen dagegen geschlossene Siedlungen vor. Diese wurden durch die an ihnen liegenden Verkehrswege stark beeinflußt. Hierher gehören vor allem Wunsiedel, der Hauptort des ganzen Gebiets, Röslau, Marktleuthen, Kirchenlamitz an der Hauptstraße Hof—Wunsiedel—Kemnath—Nürnberg und Weißenstadt an der Querstraße Gefrees—Eger.

Andersgestaltete Verhältnisse brachte in der Mitte des vorigen Jahrhunderts die Entwicklung des Eisenbahnwesens. Da man bei der Linienführung der Eisenbahnen die Städte unseres Gebirges wie Wunsiedel, Röslau, Marktleuthen und Kirchenlamitz nicht direkt berücksichtigte (die Hauptbahn führt in einer Entfernung von einigen Kilometern an den eben genannten Städten vorbei), wurden diejenigen Gemeinden in der Entwicklung gefördert, die an der Eisenbahnlinie lagen, und die bisher keine größere Bedeutung hatten.

---

[14]) Über Bevölkerung und Siedlung hat Gust. Schulze in seiner Dissertation: Beiträge z. Landes- u. Siedlungskunde des Fichtelgebirges, Leipzig 1909, ausführlich berichtet.

[15]) Zahn, Das Wirtschaftsleben Wunsiedels. S. 150.

[16]) Seydlitz, Länderkunde, Bd. 1 Deutschland, S. 287.

An erster Stelle muß hier Marktredwitz genannt werden. Dieser vorher unbedeutende Marktflecken hatten das Glück, Kreuzungspunkt der beiden Hauptbahnen Regensburg—Hof und Nürnberg—Eger zu werden. Er entwickelte sich rasch, sehr zum Schaden von Wunsiedel, das nur 8 km davon entfernt liegt. Bei den Städten, an denen die Haupteisenbahnlinien in einer Entfernung von mehreren Kilometern vorbeiführen, trat eine Ausweitung der Stadtanlagen in Richtung der betreffenden Bahn ein. Vor allem sind es Fabrikanlagen, die Anschluß an die Bahn suchen. Zu nennen wären hier die Städte Röslau, Marktleuthen und Schwarzenbach a. S. Auch Wunsiedel vergrößerte sich in Richtung dieser Bahn, die in 3 km Entfernung bei Holenbrunn vorbeiführt.

Eine ähnliche Erscheinung macht sich jetzt wieder an den nördlichen Außenrändern, besonders in der Umgebung Hofs, bemerkbar. Da der Grund und Boden in Hof sehr teuer ist, siedeln sich viele Wirtschaftsunternehmer auf dem billigen aber kargeren Boden des Fichtelgebirges an.

In nachfolgender Tabelle sind neben den Bezirksämtern die Einwohnerzahlen der wichtigsten Städte des Gebirges wie Wunsiedel, Marktredwitz und Selb angeführt worden.

Bezirksamt	Fläche in qkm	Bevölkerung absolute	Bevölkerung pro qkm
Wunsiedel (Bez.)	460,50	47 460	103,1
Wunsiedel (Stadt)	4,12	6 500	1 577,6
Marktredwitz	6,87	11 525	1 677,6
Rehau mit Stadt	257,10	20 673	80,4
Selb mit Stadt	11,90	13 912	1 169,1
Hof (Stadt)	19,75	43 545	2 204,8
Hof (Bez. Amt)	298,73	26 256	87,9
Münchberg	297,09	32 799	110,4
Berneck	1. 10. 29 aufgehoben		
Kemnath	321,89	16 530	51,4
Tirschenreuth	759,07	44 840	59,1 [17])

Vergleicht man die Einwohnerzahlen dieser Gemeinden mit Tabellen um die Jahrhundertwende, so stellt man fest, daß Marktredwitz gegenüber Wunsiedel dank seiner günstigen Verkehrslage eine überholende Entwicklung genommen hat. Während damals Marktredwitz kaum halb so viele Einwohner wie Wunsiedel hatte, besitzt es heute beinahe doppelt so viele wie die ehemalige Sechsämterhauptstadt.

Die volksreichste Stadt des Gebirges ist noch immer Selb [18]). Dessen Entwicklung wird aber gehemmt durch die schlechten Verkehrsverhältnisse und die ungünstige Lage an der nahen Reichsgrenze. In absehbarer Zeit wird Marktredwitz an die Stelle von Selb treten. —

[17]) Nach einer persönlichen Mitteilung des Bayer. Stat. Landesamts, München.

[18]) Die Statistiken der Stadt Hof sind in obiger Tabelle nur vergleichsweise mit angeführt worden, da Hof nur indirekt zum Fichtelgebirge zu rechnen ist.

Die anderen Städte des Gebietes können natürlich in keiner Weise entsprechende Zahlen aufweisen. Sie sind deshalb auch nicht einzeln angeführt worden.

Im ganzen betrachtet, ist das Fichtelgebirge im Osten dank der günstigen morphologischen Verhältnisse und des dadurch bedingten stärkeren Verkehrs dichter besiedelt als die höher gelegenen westlichen Teile. Da sich im Norden mehr Industrie befindet (Industriebezirk Hof) als in den südlichen Wald- und Landwirtschaftsgebieten, kann man auch im Norden eine dichtere Besiedlung feststellen als im Süden.

6. Die den Verkehr des Fichtelgebirges beeinflussenden Nachbargebirge.

In die Betrachtung der verkehrsgeographischen Verhältnisse des Fichtelgebirges wollen wir auch die benachbarten Gebiete mit einbeziehen, denn sie wirken durch ihre morphologische Beschaffenheit auf seinen Verkehr zu einem großen Teil ein.

Wie schon früher erwähnt wurde, ist das Fichtelgebirge der Knotenpunkt der deutschen Mittelgebirge. Radienförmig gehen 4 der bedeutendsten Erhebungen Deutschlands: Der Böhmer Wald mit dem Frankenwald, das Erzgebirge und der Fränkische Jura von ihm ab und stellen dem Verkehr manches Problem.

Betrachten wir zunächst den Böhmer Wald. Er zerfällt in zwei Teile, die in der Richtung divergieren: während nämlich der südliche mit dem Bayerischen Wald stärker nach W neigt, zieht sich der nördliche Teil nach N hin. Dem Verkehr, der über die Alpen kommt und auf der natürlichen Nordstraße, die das Moldau-Elbetal bietet, Norddeutschland zu erreichen sucht, stellt sich der Böhmer Wald in den Weg. Da die wichtigsten Pässe von Kuschwarda und Eisenstein aber 900 m hoch liegen und die Wege mehrere Hügelketten zu überwinden haben, mied der Großverkehr diese Nordstraße; er zog vielmehr westlich, der Richtung des südlichen Teils des Böhmerwaldes folgend, nach NW und nicht in gerader Richtung auf den Westabhang des Fichtelgebirges zu. Der nördliche Teil des Böhmer Waldes, der Oberpfälzer Wald, ist durch eine etwa 20 km breite Einsenkung, die in Form eines welligen Hügellandes die Gebirgsumrandung Böhmens völlig unterbricht, von dem südlichen deutlich getrennt [19]). Für den Nordsüd-Verkehr besitzt diese Senke keine Bedeutung, desto mehr jedoch für den Westost-Verkehr, der aus dem südwestdeutschen Becken nach Böhmen strebt. Größere Bedeutung jedoch als diese Senke haben die Pässe des Oberpfälzer Waldes für das Fichtelgebirge. Da sie nicht höher als 700 m reichen, können sie als wichtige Konkurrenzlinien der W-O-Straße des Fichtelgebirges angesehen werden; doch kommen auch sie wegen ihrer Querrichtung für den N-S-Verkehr nicht in Frage.

---

[19]) Supan, Österreich-Ungarn, S. 109 ff.

Die Fortsetzung dieses Querwalles nach NW, der Thüringer Wald mit dem vorgelagerten Frankenwald, ist dem N-S-Verkehr trotz seiner geringen Breite wenig förderlich, hat aber doch einen gewissen Wert, den uns Friedrich Nüchter[20]) in seiner anthropogeographischen Studie über das Fichtelgebirge vor Augen führt: „Wenn demnach der Thüringer Wald auch nicht dadurch die Verkehrsbedeutung der Fichtelgebirgsumgebung steigert, daß er sich neben dieselbe als ein dem Verkehr vollkommen feindliches Gebiet legt, so ist doch schon dies eine Werterhöhung, daß nach NW hin für jeden diese Richtung kreuzenden Verkehr ein ihn mindestens ebenso wie das Fichtelgebirge hemmendes oder erschwerendes Bodenrelief Naturgegebenheit ist."

Auch das Erzgebirge begünstigt nicht den N-S-Verkehr, da es nach Süden stark abfällt. Der Verkehr führt daher an den Rändern im W und O vorüber und wird dann zum größten Teil nach dem Fichtelgebirge und seiner Umgebung abgedrängt.

Großen Einfluß auf die verkehrsgeographischen Verhältnisse des Fichtelgebirges hat weiter der vierte Gebirgszug: der Fränkische Jura, und zwar vor allem sein nördlichster Teil. Das Gebirge steigt vom Außenrande langsam zum Plateau an und fällt nach Innen in meist stark geneigten Gehängen oder senkrechten Kalkwänden in das Gebiet des Keuper ab. Auf der Innenseite befinden sich kurze, schluchtenartige wasserreiche Täler, die für den Verkehr als unbrauchbar bezeichnet werden müssen. Der Jura setzt nicht eine vom Zentralknoten des Fichtelgebirges ausgehende Hauptrichtung der mitteldeutschen Gebirge fort, sondern er schiebt sich breit vor dasselbe.

Dadurch ergeben sich für den NS-Verkehr drei Möglichkeiten: Umgehung des Jurablockes im S, also im Pegnitztal oder im N im Maintal oder Durchbrechung desselben. Durch den Jura wird jedenfalls ein Teil des NS-Verkehrs abgehalten, die Fichtelgebirgspässe zu benutzen; er wird vielmehr durch den Thüringer Wald gehen, zu dem die Itz emporleitet. Der Jura wirkt auch auf den WO-Verkehr hemmend; da er nämlich den Main ein gutes Stück nach N drängt, verdoppelt er in gewisser Hinsicht den ganzen Westabhang des Fichtelgebirges und einen Teil des Frankenwaldes. Das obere Maintal ist deshalb nicht als verkehrsfreundlich zu bezeichnen. Da nun auch das obere Egertal sich tief in den Fels eingegraben hat, somit also für den Verkehr nicht in Frage kommt, ist der direkte Übergang aus dem Tale des Mains in das der Elbe erschwert.

Diese Betrachtungen haben uns also gezeigt, daß die Verkehrswege nicht in einem einheitlichen zusammengefaßten Strom, sondern zersplittert an den Fuß des Fichtelgebirges herankamen, um sich von hier aus einen günstigen Übergang zu suchen.

---

[20]) Nüchter, Friedr., Das Fichtelgebirge, Leipzig 1899, S. 27.

B. Der Verkehr auf den Landstraßen

1. Historische Entwicklung.

Das Fichtelgebirge mit seinen damals undurchdringlichen Wäldern und Moraſten bildete lange einen ehernen Wall, den zu durchbrechen niemand in der Lage war. Selbst die Römer mußten vor diesem Teil des herzynischen Waldes Halt machen. Alle Versuche, ihn zu durchdringen, scheiterten. Als Ureinwohner werden die Kelten angenommen; nach diesen haben aber auch verschiedene germanische Stämme und Völkerschaften auf ihren mannigfachen Wanderungen das Fichtelgebirge umflutet. Ob sie sich aber in den Wäldern und Sümpfen angesiedelt haben, darüber fehlt jede Kunde.

Wir wissen allerdings genau, daß mit der slawischen Völkerwanderung zwischen 500 und 600, wahrscheinlich aber erst um 640, das Fichtelgebirge mit slawischen Völkerstämmen besiedelt wurde. An Hand von Ortsnamen können wir feststellen, welche Orte schon in slawischer Zeit bestanden haben oder aber von Slawen angelegt worden sind.

Als Slawenorte sind uns an der alten Straße zwischen Eger und Kemnath bekannt [21]): Lorenzreuth, Meißelsdorf, Naabwenden [22]), Niebitz [23]), Oschwitz. Redwitz [24]). Ähnliches gilt für Niederlamitz, Kleinschloppen, Unterröslau und Rodenzreuth.

Diesen Orten am Südrande tritt eine größere Anzahl von Slawenorten im Norden an die Seite. Im NO finden wir Selb und Vielitz; im NW liegen Hebanz, Kobanzdorf [25]), Lamitz [26]), Lehsten, Leuthen [27]), Neudes, Röslau [28]) und Wurbotin. Im übrigen Gebiete hat man keine slawischen Ortsnamen feststellen können, es ist also zur Slawenzeit wahrscheinlich noch nicht besiedelt gewesen.

Von diesen hier angeführten Slawenorten mögen drei näher erklärt werden:

Der Ort Schloppen bei Kirchenlamitz läßt sich aus dem slawischen slǒpĕj = Fußtapfen und slapiti = treten herleiten; ebenso Schloppa an der Wondreb bei Waldsassen. Es müssen hier also Pfade vorhanden gewesen sein. Ein anderer Weg führte an Trogau bei Liebenstein vorbei. Oschwitz [29]), ein Dorf zwischen Arzberg und Schirnding, deutet Gradl [30]) zu slawisch möstěnicę, d. h. eine über einen Sumpf gelegte Holzbrücke. Wenn die Namenserklärungen Gradls

---

[21]) M. Simon, Zur Besiedlungsgeschichte des Fichtelgebirges, S. 138.

[22]) Nabwinida an der Trebitz bei Marktredwitz ist verschwunden; vielleicht ist der Ort aber doch weiter südlich zu suchen.

[23]) Dicht bei Seußen; 1635 zur Wüstung geworden. M. Simon, Arzberger Heimatbuch, Arzberg 1926, S. 159.

[24]) Marktredwitz; Oberredwitz ist eine deutsche Siedlung.

[25]) Bei Weißenstadt, heute verschwunden.

[26]) Kirchenlamitz. Das Wort lamitz bedeutet sumpfige Wiese.

[27]) Marktleuthen.

[28]) Oberröslau.

[29]) Nähere Lage unbekannt, aber wenn überhaupt, dann hierher gehörig; verschwunden.

[30]) H. Gradl, Geschichte des Egerlandes. Prag 1893.

auf Richtigkeit beruhen, können wir von ersten primitiven Verkehrslinien in unserem Gebiete sprechen. Bei Oschwitz führte der Weg im Tale der Röslau entlang bis zur Eger und dann zur Kösseinesenke. Das sumpfige Gelände sollte durch einen Knüppeldamm gangbar gemacht werden. Der Fußpfad, von dessen Dasein uns der Name Schloppau erzählt, folgte natürlich der Wondrebsenke; er verband den W mit dem Egertal. Daß dieser Pfad wirklich vorhanden gewesen sein muß, können wir aus dem benachbarten Orte Pograt schließen, d. h. etwas Befestigtes, eine Burg. Die Burg schützte ihn also da, wo er sich zu Tal senkte und den Wald verließ. Auch der Weg, der durch den Namen Trogau angedeutet ist, kann nach der Lage des Dorfes und der Bäche nur SO-NW-Richtung gehabt haben. Weiter können wir hieraus schließen, daß dieser Pfad ein erster Verkehrsweg östlich des Zentralstockes gewesen sein muß, im Gegensatz zu den anderen beiden Pfaden, die südlich davon verliefen. Alle drei mußten sich schließlich im Egertal vereinigen, dies wird sicher an der Stelle gewesen sein, wo heute die Stadt Eger liegt.

Es gilt als erwiesen, daß zwei slawische Völkerschaften das Fichtelgebirge besiedelten. Dies ist schon daraus zu ersehen, daß die für den Norden angeführten Slawensiedlungen viel enger mit den zahlreichen Slawenorten unmittelbar nördlich des Fichtelgebirges zusammenhängen als mit den Slawenorten an der alten Völkerstraße im Kösseine- und Röslatal [31]). Diese wiederum sind unmöglich zu trennen von den slawischen Ansiedlungen in der Tschechoslowakei. Nun gehören aber die Slawen des Hofergebietes zu einem anderen Stamme als die böhmischen; jene sind ein Teil der aus NW über Sachsen vorgedrungenen Sorben, während letztere zu den Tschechen gehören. Die Grenze zwischen den auch verschiedensprachigen Slawenvölkern wird nicht am Nordrand, an der Kornbach- und Waldsteinkette, sondern mitten im Fichtelgebirge selbst, im Selber Forst und im Zeidelmoos verlaufen sein. Der Grund dafür ist in der Siedlungsfeindlichkeit des Egertales zwischen Hohenberg und Marktleuthen zu suchen.

Die Einwanderung der Sorben darf um etwa 500 n. Chr. angesetzt werden, während die Tschechen kaum vor 600 das Egerbecken überschritten haben dürften.

Trotz dieser slawischen Besiedlung von zwei Seiten aus war das Fichtelgebirge um 800 n. Chr. noch Urwald. Die Slawen, die eingedrungen waren, kamen nicht, um Metalle zu suchen und mit diesen Schätzen das Gebirge dann wieder zu verlassen, sondern sie rodeten in den Tälern, trieben Ackerbau und Viehzucht; sie wollten sich hier eine neue Heimat erwerben [32]).

Die Herrschaft der Slawen dauerte mehrere hundert Jahre an; erst Karl dem Großen gelang es, sie auch aus dem Fichtelgebirge zu vertreiben. Die Chronik berichtet [33]), daß bereits 805 ein fränkisches Heer auf einem Kriegszuge gegen die räuberischen Slawen das Fichtelgebirge überquerte, um an die Eger zu gelangen. Erinnern

[31]) Simon, a. a. O. S. 138.
[32]) F. Lippert, Das älteste Egerland und die Sechsämter S. 18.
[33]) Jahrbücher des Benediktinerklosters Metten b. Deggendorf.

wir uns an die erwähnten slawischen Siedlungen, so kann nur die Straße Kemnath–Marktredwitz–Schirnding in Betracht kommen. Diese Slawenkriege zogen sich bis 1005 hin; seit dieser Zeit war jedoch die Vorherrschaft der Slawen vorüber, und die Germanen gewannen allmählich das Übergewicht.

Der Tauschhandel zwischen Germanen und Slawen war ziemlich rege; Geschäftsträger waren die Juden. Der Handel lohnte nur mit den kostbarsten und mit am leichtesten zu transportierenden notwendigsten Gegenständen. Aus Böhmen wurden Sklaven, Pferde und Rinder herbeigeführt. Slawische Handelsleute brachten Wachs auf Saumtieren oder in Manneslasten auf den Markt. Die Juden zahlten ihren gewöhnlichen Zoll; sie brachten zum Tauschplatze Tücher, Schmuck, Geräte u. ä.

Die Handelswege ins Innere waren Saumpfade; sie führten an Fluß- und Bachläufen entlang und waren nur so breit, daß ein Mann mit einem Pferde gerade Platz hatte.

Um 1000 stoßen die Kolonisten tief in unser Gebiet vor. Bamberg wird Bischofssitz, Nürnberg, Fürth und Amberg blühen auf und überflügeln bald Bamberg. Die Handelsstraßen nach diesen Städten führten fast alle durchs Fichtelgebirge. Auch Eger gewinnt an Bedeutung. Das Egerland war damals von der Diözese Regensburg abhängig, es war scharf von Böhmen geschieden: ein politisches Zwischengebilde im Schatten der Berge [34]). Früher war es den Slawen ein bequemes Durchzugsland, jetzt strömten die Germanen wieder kräftig nach Böhmen. Durch die Verkehrseigenschaften seiner Grenzen war es lange viel inniger mit dem Reiche als mit Böhmen verknüpft.

Im 12. Jahrhundert entfaltete sich auch im Fichtelgebirge reges Leben. Von allen Seiten strömten die Germanen herein. Die wenigen Slawen wurden schnell verdrängt oder vermischten sich mit den Germanen.

Vom S kamen die Bayern die Naab herauf, im W drangen über den Kornbachpaß fränkische Kolonisten ein und im N ließen sich Thüringer nieder. Um 1200 war jedenfalls der nordöstliche Durchgang durchs Fichtelgebirge nach Mittel-, Nord- und Ostdeutschland besiedelt. 1214 wird zum ersten Male Hof genannt. Erst jetzt wurde unser Gebiet aus einem Grenzwalde ein Durchgangsgebiet, zu dem es durch seine Lage von der Natur aus bestimmt ist.

Verkehr und Straßen im Zeitalter der Städteblüte.

Bei dieser Betrachtung müssen auch diejenigen Städte mit berücksichtigt werden, nach denen sich der Verkehr bewegte, und die in unmittelbarer Nähe des Fichtelgebirges liegen.

Von ausschlaggebender Bedeutung für den Verkehr war nur das Emporblühen Nürnbergs im 13. Jahrhundert. Durch die Tatkraft der Burggrafen von Hohenzollern war es Nürnberg trotz ungünstiger Lage gelungen, unter den deutschen Städten eine hervor-

[34]) F. Nüchter, a. a. O. S. 63.

ragende Stellung einzunehmen. Es besaß Handelsbeziehungen zu allen Staaten Europas. Uns interessieren hier im Rahmen dieser Arbeit nur diejenigen, die durch das Fichtelgebirge gehen mußten, also die Handelsstraßen, die nach dem N und O führten. Gerade diese nach den germanisch-slawischen Gebieten waren es, die den Nürnberger Handel zu internationaler Größe wachsen ließen. Da der tschechische Keil zwischen Süddeutschland und Schlesien-Polen ein natürliches Hindernis bot, mußte die Hauptverkehrsstraße nach dem O durch die Münchberger Senke über Hof, Plauen, Zwickau, Chemnitz, Freiberg und Dresden gehen. In der Lausitz bei Bautzen traf sie die „Hohe Straße", die nach Leipzig führte. Das Endziel der Nürnberger Straße, wie man sie schlechthin nannte, war Breslau, der Stapelplatz der Oderbucht.

Neben Nürnberg gewinnt für die verkehrsgeographischen Verhältnisse noch Eger Bedeutung. Der Verkehr zwischen beiden Städten war ziemlich rege und freundschaftlicher Natur. Beide Städte hatten sich Zollfreiheit zugesichert. Die Egerer Kaufleute brachten den Nürnbergern Felle, Lederwaren und Met; als Rückfracht wurden Wein und Tücher mitgenommen. Besonders das Egerer Bier scheinen die Nürnberger gern getrunken zu haben, denn es wird berichtet, daß die Nürnberger Rotschmiedegesellen seinetwegen den weiten Weg nach Eger nicht gescheut haben, um sich alljährlich einmal an der Quelle zu laben. Die Straße zwischen beiden Städten führte nicht unmittelbar durch das Fichtelgebirge, sondern etwas südlicher durch die Senke von Waldsassen über Weiden.

Eine andere Straße verlief seit dem 15. Jahrhundert von Eger quer durch das Gebirge, über den Paß von Schirnding, über Thiersheim, Röslau, Weißenstadt nach dem oberen Main. Auch ihre Bedeutung ist nennenswert.

Durch seine nahe Lage erhielt Eger größere Bedeutung für unser Gebirge als Nürnberg. Münchberg, Wunsiedel und Bayreuth führten regen Verkehr mit Eger. Dies erhellt schon daraus, daß Wunsiedel 1327 nicht wie die meisten Orte jener Gegend Nürnberger Recht, sondern Egerer Recht erhielt.

Diese Landstädtchen stellten meistens Tuche für die Landbevölkerung ihrer Umgebung her. Bayreuth als Residenz und an der Straße Nürnberg—Leipzig gelegen, nahm eine wichtige Stellung ein, sonst kamen diese Städtchen über ihre lokale Bedeutung nicht hinaus.

Anders verhielt es sich mit Hof. Die Chronik berichtet, daß 1296 der Erzbischof von Salzburg und der von Ravenna, 1297 der Erzbischof von Mainz und Böhmen und 1310 der von Magdeburg durch Hof kamen [35]). Bekannt wurde Hof durch die Schleierwirkerei. Das Schleierwirken war auch sonst im Fichtelgebirge verbreitet. Auch die Baumwollweberei war auf jenen Höhen früh heimisch.

Eine bedeutende Rolle hat im Mittelalter der Bergbau gespielt. Heute hört man nur aus Sagen und Märchen, die die Stein-

[35]) Chronik von M. Enoch Widmann (1592) bei Meyer, Quellen zur Geschichte der Stadt Hof.

brecher und Bauern erzählen, von den Schätzen, die durch den Bergbau geborgen wurden. Forscher[36]) behaupten, daß schon in vorgeschichtlichen Zeiten Bergleute die einzigen Bewohner des Gebirges waren, die in dasselbe trotz Waldesdickicht und Sumpf eindrangen, um Erze zu suchen und es dann wieder zu verlassen. Die Sage behauptet, daß es die Venediger waren, die von dem Gestade der Adria in unser Gebirge kamen[37]).

Fest erwiesen ist allerdings, daß nicht die Slawen den Bergbau im Fichtelgebirge eingeführt haben sondern die Germanen. Gefunden wurde Gold, Silber, Kupfer und Zinn. Der Bergort Goldkronach zeugt davon, daß hier Gold gefunden wurde. In Weißenstadt und Wunsiedel wurden die Erze geschmolzen und bearbeitet.

1505 wurde bei Kirchenlamitz ein Zinnbergwerk geschaffen; ferner weiß das Hofer Landbuch vom Jahre 1409 von einem Pochwerk bei Pilgramsreuth zu erzählen. Noch bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts waren 100 Hammerwerke in Betrieb.

Um jene Zeit muß also zwischen diesen Industrieorten ein reger Verkehr geherrscht haben. Aber die Zeiten sind vorbei, wo die Berge widerhallen vom emsigen Treiben der Pochwerke, wo der Häuer im einsamen Stollen mit seiner Picke das Erz schlug. Kein Zinnblechhändler fährt mehr nach Leipzig, Naumburg und Magdeburg, wo er eigene Betriebe besaß, um in diesen Städten Zeugnis abzulegen vom Gewerbefleiß der Fichtelgebirgler.

Die Straßen zur Zeit der Städteblüte.

Fast alle Straßen, die von N, O und NO kamen, führten nach Nürnberg. Diese Stadt sei deshalb auch Ausgangspunkt unserer Betrachtungen.

Eine der wichtigsten NO-Straßen, die nach Hof führte, lief nicht durch das scheinbar auf natürliche Weise zum obersten Maintal führende Pegnitztal, sondern erklomm den Jura bei dem Städtchen Gräfenberg. Die Straße erreichte dann Hiltpoltstein, das Dorf Bronn und zog in NO-Richtung über den Jura hinweg nach Bayreuth, der Brückenstadt zwischen Jura und Fichtelgebirge. Sie führte weiter im Tale entlang und erreichte bei Berneck wieder das Plateau. Über Gefrees—Münchberg erreichte sie dann Konradsreuth; hier verzweigte sie sich, der eine Ast wandte sich in gerader Richtung Hof zu, während der andere Plauen zustrebte. Sie war die wichtigste aller Straßen, die aus Franken kamen und fand des öfteren Erwähnung als die „Hohe Straße".

Eine andere Straße zwischen Nürnberg und Hof durchbrach den Jura ganz. Sie führte über Erlangen bis Forchheim, das Regnitztal entlang, wandte sich im unteren Tal der Wiesent nach

[36]) Dr. Schmidt, 1. Bericht des Nordoberfränkischen Vereins für Natur-, Geschichts- u. Landeskunde, Wunsiedel 1896.

[37]) Noch heute findet man an der NO-Ecke des Weißmainfelsens, nahe der Weißmainquelle, Schacht und Stollen, wo die Venediger hier vorzeiten nach Gold gegraben haben sollen. Ferner besteht noch an der Bahnhaltestelle Mehlmeisel eine alte Wallfahrtskapelle, die auf die Venediger zurückgeführt wird.

NO, um beim Orte Streitberg wieder zur Höhe des Plateaus emporzusteigen. Sie zog dann nach N weiter nach Hollfeld. Hier teilte sie sich. Der eine Ast mündete in die Bamberg—Bayreuther Straße, wandte sich also scharf nach O, während der andere die Richtung beibehielt und sich bei Kasendorf mit der aus Bamberg kommenden Straße vereinigte, um mit dieser gemeinsam Kulmbach zuzustreben.

Eine wenig befahrene Straße führte aus dem vereinigten Maintal an den Westrand des Gebirges. Sie folgte nur kurze Zeit dem Tale des Weißen Mains, bog bald in das Nebental des Schorgastbaches ein, verließ jedoch auch dieses bei Untersteinach, um beim Städtchen Kupferberg das Gebirge zu erreichen. In Münchberg vereinigte sie sich mit der Bayreuther Straße, um mit dieser gemeinsam nach Hof zu streben.

Bei Kupferberg zweigte von dieser Straße die wichtigste WO-Straße ab, die das Gebirge durchquerte, um nach Eger zu gelangen. Sie führte über Wirsberg, Marktschorgast auf der Hochebene entlang nach Gefrees, wo sie die Hohe Straße kreuzte. Von hier ging sie weiter durch den Höllpaß, an den Quellbächen der Eger entlang nach Weißenstadt. Dieses Städtchen hatte durch den blühenden Bergbau große Bedeutung. Daher war der Verkehr auf dieser Straße sehr rege. Im innergebirgischen Hochlande strebte sie weiter über Röslau, Thiersheim ihrem Ziele zu.

Bei Thiersheim mündete die Straße von Wunsiedel. Diese kam von Regensburg über Amberg, Kemnath über den Wurmlohpaß; bei Kothigenbibersbach gabelte sich die Straße, ein Zweig führte südlich zum Schirndinger Paß ins Röslatal hinein, während der andere an der Feste Hohenberg vorbei zur Eger führte. Bei Mühlbach im Egertal vereinigten sie sich wieder, um gemeinsam Eger zu erreichen.

Eine südliche, für unser Gebiet wichtige Randstraße führte von Eger durch die Senke von Waldsassen, Mitterteich, Wiesau, Kemnath nach Bayreuth und über Kulmbach weiter nach Frankfurt a. M. Besonders im Süden des Fichtelgebirges führten viele Straßen vorbei; man muß sie als Konkurrenzlinien betrachten, da sie die Fichtelgebirgsstraßen mieden, um durch die Pässe des Böhmer Waldes nach Böhmen zu gelangen.

Um das Netz der durch und um das Fichtelgebirge führenden Straßen zu vervollständigen, muß noch nach solchen geforscht werden, die im Osten eine meridionale Verknüpfung herstellten. Hof möge uns hier als Ausgangspunkt dienen.

Während die Straßen, die von Hof nach SW gingen, schon ausführlich behandelt worden sind, interessieren uns jetzt diejenigen, die von Hof aus in südöstlicher Richtung verliefen. Zu betrachten wäre hier vor allem die Egerstraße, die schon 1397 erwähnt wird. Sie verließ Hof in südöstlicher Richtung, zog sich das Saaletal aufwärts, verließ dieses jedoch bald wieder und erreichte über Kautendorf, wo sie als „Hohe Straße" bezeichnet wurde, Rehau. Sie zog dann weiter in südöstlicher Richtung nach Schönwald. Am Pfaffenberg kreuzte sie die Straße Asch—Weißenstadt—Bayreuth; über Dielitz führte

sie dann nach Selb hinab. Bei Hohenberg vereinigte sie sich mit den Straßenzügen, die aus dem S und SW, aus Nürnberg und Regensburg über Wunsiedel und Marktredwitz nach Eger führten.

Starkes Interesse haben wir für die das Gebirge durchquerende NS-Straße. Da wir von ihr leider nur Bruchstücke nachweisen können, die außerdem erst sehr spät, etwa um 1550 bekannt geworden sind, können wir hier nur Vermutungen aufstellen. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird sie größtenteils die Linienführung der jetzigen Fernverkehrsstraße „Gebenbach—Schleiz" besessen haben. Ihr Ausgangspunkt wird wohl Hof gewesen sein; sie erreichte dann im Saaletal bei Oberkotzau und Schwarzenbach das Gebirge. Über den Schiedapaß gelangte sie bei Kirchenlamitz auf die innere Hochebene. Die Hügel des mittleren Höhenrückens zwangen sie, östlich nach Marktleuthen abzubiegen. Bei Röslau kreuzte sie die OW-Straße und erreichte dann Wunsiedel. Auf der Paßhöhe zwischen dem Großbuchel- und Großteichelberg überwand sie den Reichsforst und erreichte bei Mitterteich die Regensburger Straße.

Suchen wir aus all den Verkehrsstraßen Schlüsse zu ziehen, so können wir das Straßennetz in zwei Teile zerlegen, in einen Ost- und einen Westteil. Die Straßen im Osten sind regelmäßig und einfach. In den Mulden der hier zusammenstoßenden mitteldeutschen Gebirge haben die Menschen Mittelpunkte des Verkehrs geschaffen, von denen neben Hof nur noch Eger von größerer Bedeutung ist.

So klar die Verhältnisse im Osten liegen, so unklar und unruhig sind sie im Westen. Dies liegt einesteils daran, daß der Main nur einen Teil des westwärts geneigten Talbeckens mit dem Fichtelgebirge verknüpft, während der andere, ein Unterbecken, viel stärker an den Jura gebunden ist. Eine Zweiteilung des Vorlandes ist die Folge. Es fehlt hier also der ruhende Pol, auf den sich die hier zusammenströmenden Straßen konzentrieren können. Kulmbach und Bayreuth sind zwar Städte, die man als Knotenpunkte dieser Straßensysteme bezeichnen kann, haben aber niemals die Bedeutung erlangt, wie sie Nürnberg, das allerdings weit von unserem Gebirge entfernt ist, besitzt.

Von Wichtigkeit für den NO-Verkehr war die Tatsache, daß die Münchberger Senke dem Verkehr, der aus dem Maintal nordöstlich flutete, wenig Hindernisse bot; verstärkt wurde dieser noch aus dem abgelenkten NS-Verkehr. Dieser war aber so spärlich, daß man ihn kaum in Erwägung zu ziehen braucht. Der Wert, den unser Gebiet durch den aussichtslosen NS-Verkehr einbüßte, wurde vollkommen wieder wettgemacht durch die nördlichen Durchgangsmöglichkeiten.

Wegen der Ungunst der orographischen Verhältnisse hat auch der WO-Verkehr wenig Bedeutung. Die Wege waren zwar da, sie wurden auch benutzt, aber in sehr geringem Maße; man umging lieber das Fichtelgebirge im Süden und Norden.

Charakteristisch ist die Tatsache, daß die Straßen, die im Westen auf dem Plateau entlangführten, sich in der Nähe des Randes teilten, um in verschiedenen Zweigen einem gemeinsamen Ziele zuzustre-

ben. Friedrich Nüchter bemerkt hierzu treffend, „daß es im Grunde nichts anderes, als ein geographischer Ausdruck der menschlichen Fähigkeiten ist, zu wählen zwischen in der Hauptsache gleichen Möglichkeiten“ [38]).

2. Das heutige Straßennetz.

Die Hauptstraßen und ihr Verkehr 1928/29.

Trotz seiner geringen Größe besitzt das Fichtelgebirge ein Netz von ausgezeichneten Verkehrsstraßen. Die bayrische Regierung hat bei dem Bau der Fichtelgebirgsstraßen dieselbe Sorgfalt verwandt, wie bei den Verkehrsstraßen in Provinzen mit größerem Fremdenverkehr. Die Straßen unseres Gebietes haben den Vorteil, daß sie ziemlich gerade verlaufen, auch ihre Steigungen sind verhältnismäßig gering, sodaß sie vom Kraftwagenverkehr ohne große Schwierigkeiten überwunden werden können.

Die verkehrsreichste Straße ist die Staatsstraße Nr. 100 „Nürnberg—Bayreuth—Hof—bayrisch-sächsische Landesgrenze gegen Plauen“. Sie berührt nur die Westabdachung unseres Gebirges; streckenweise weist sie ziemliche Steigungen auf, so z. B. am Ausgange des Kurortes Berneck, der im Verhältnis zur Umgebung ziemlich tief liegt. Sie führt dann weiter auf der Hochfläche des Münchberger Gneismassivs entlang, durch den Wald von Konradsreuth nach Hof. Sie ist das Rückgrat sämtlicher Fichtelgebirgsstraßen, die von hier aus ihren Ausgang durch das Gebirge nehmen. Ihres regen Verkehrs wegen ist sie neuerdings zur Fernverkehrsstraße Nr. 2 ausgebaut worden.

Außer dieser Fernverkehrsstraße führt noch eine andere durch das Fichtelgebirge; es ist die ehemalige Staatsstraße Nr. 37, „Gebenbach—Kemnath—Wunsiedel—Hof—Schleiz“, die von der Staatsstraße Nr. 101 „Nürnberg—Sulzbach—Vohenstrauß“ in der oberpfälzischen Ortschaft Gebenbach in Süd-Nordrichtung abzweigt, und in gleicher Richtung auch durchs Fichtelgebirge führt. Sie hat jetzt die Bezeichnung Fernverkehrsstraße Nr. 15 erhalten. Bei Kulmain tritt diese Straße ins Fichtelgebirge ein und führt dann über die Hauptbahn Nürnberg—Eger hinweg zu den südöstlichen Ausläufern des Zentralmassivs. Langsam ansteigend, führt sie durch dichtes Waldgebiet bis zum Ahornberg, von hier aus beginnt wieder der Abstieg bis zum Tale der Fichtelnaab, das sie durchquert, um sich bald wieder in stetigem Anstieg dem Wurmlohpaß zuzuwenden. Sie führt nun in wunderbarem Waldgebiet zwischen der Hohen Mätze und Kösseine hindurch, bis sie in allmählichem Abstieg das Tal der Röslau und schließlich Wunsiedel erreicht. Hier nimmt sie die Staatsstraße Nr. 77 „Mitterteich—Wunsiedel“ auf. Von Wunsiedel geht es nun empor zur Hochebene immer durch dichten Nadelwald nach Röslau. In Unterröslau kreuzt sie die Staatsstraße Nr. 38 „Gefrees—Eger“. Sie führt dann nach

[38]) Nüchter, a. a. O. S. 118.

Marktleuthen und, nachdem sie das Egertal überschritten hat, über Kirchenlamitz zum Schiedapaß hinauf ,wo sie die letzten Ausläufer des Fichtelgebirges, den östlichen Rand der Waldsteinkette, überschreitet. In Schwarzenbach a. d. S. kreuzt die Straße die Saale, der sie dann bis Moschendorf bei Hof an der linken Uferseite folgt. In Hof vereint sie sich mit der Fernverkehrsstraße Nr. 2 „Nürnberg—Plauen", durchzieht mit ihr gemeinsam die Stadt Hof und trennt sich nach 3,5 km wieder von ihr, um sich in ihrer bisherigen Richtung Schleiz zuzuwenden.

Wenden wir uns nun der zweiten wichtigen Fichtelgebirgsstraße, die in westöstlicher Richtung das Gebirge durchquert, zu. Es ist die Staatsstraße Nr. 38 „Gefrees—Eger", die in Gefrees von der Fernverkehrsstraße Nr. 2 abzweigt. Sie führt über den Kornbachpaß bis zur Torfmoorhölle [39]), wo sie die Waldsteinkette vom Ochsenkopf- und Schneebergzug trennt und erreicht dann Weißenstadt, das sie neuerdings nördlich liegen läßt. Sie führt dann im Tal der Eger entlang bis nach Röslau, geht über das ganze waldreiche Plateau hinweg über Bernstein nach dem Industrieort Thiersheim, benutzt dann den Paß von Schirnding, wo sie mit der Eisenbahn und dem Röslafluß zusammentrifft. Unterhalb des Industriestädtchens Schirnding verläßt sie dann das deutsche Gebiet und führt durch das Tertiärbecken nach Eger.

Eine andere Straße, die nach Wunsiedel führt, ist die Staatsstraße Nr. 77 „Mitterteich—Marktredwitz—Wunsiedel". Sie stellt eine Verbindung her zwischen den beiden S-N-Straßen „Gebenbach—Schleiz" und „Regensburg—Waldsassen—Eger". Sie zweigt in Mitterteich von der Staatsstraße Nr. 112 „Regensburg—Waldsassen—Eger" ab, führt dann durch das oberpfälzische dicht bewaldete Basaltsteinbruchgebiet von Pechbrunn empor zum Paß vom Groschlattengrün, von hier aus beginnt nun wieder der Abstieg ins Rohrbach- und Kösseinetal. Sie folgt nun in einem ungefähr 4 km langen Bogen dem Rohrbach und der Kösseine bis Marktredwitz. Nun strebt sie in starken Steigungen, die hervorgerufen werden durch die nordöstlichen Ausläufer des Kösseinemassivs, ihrem Endpunkte Wunsiedel zu.

Als letzte Hauptstraße, die das Fichtelgebirge passiert, wäre noch die Staatsstraße Nr. 46 „Hof—Asch" zu nennen. Sie verbindet in Richtung von Nordwest nach Südost Hof mit der tschechischen Grenzstadt Asch. Von Hof aus zieht sie sich das Saale- und Regnitztal entlang, tritt bei Kautendorf ins Fichtelgebirge und führt dann über hügeliges, waldreiches Gelände nach der Bezirksstadt Rehau. Von hier aus erreicht sie, durch eines der waldreichsten Gebiete des Fichtelgebirges immer ansteigend, Asch.

Die Staatsstraße Nr. 112 „Regensburg—Mitterteich—Eger", berührt nur das Fichtelgebirge in Mitterteich. Sie hat daher nicht die Bedeutung wie die eben genannten Straßen, die das Gebirge durchqueren. Der Verkehr auf dieser Straße hat besonders in neuester Zeit dadurch starke Einbuße erlitten, daß die westböhmischen Bäder,

[39]) Die Bezeichnung Hölle, ahd. huliva, mhd. hülwe, gilt im allgemeinen für stehendes Wasser, Teich, Sumpf.

Karlsbad und Franzensbad nicht mehr in dem Maße von Reichsdeutschen besucht werden wie vor dem Kriege.

Wie schon oben erwähnt wurde, befinden sich sämtliche Staatsstraßen in einem ausgezeichneten Zustande. Es sind fast ausnahmslos Teerstraßen, die in der Nähe von Ortschaften und bei starken Steigungen durch Steinpflasterung ersetzt werden.

Im Gegensatz zu diesen Staatsstraßen befinden sich die Bezirksstraßen in keinem guten Zustande. Es gibt nur wenige, die mit einer Teerdecke überzogen sind; die meisten bestehen nur aus festgewalzter Steinschotterung, die unter den Witterungseinflüssen sehr leidet. Ein anderer Nachteil ist, daß sie steil ansteigen, sehr schmal sind und daher dem Verkehr wenig Raum bieten.

Betrachten wir das Gebiet um die Stadt Selb, das ein Netz von Gebirgsstraßen aufweist. Es ist verwunderlich, daß dieses Industriegebiet, das infolge der Wichtigkeit seiner Erzeugnisse in der Fichtelgebirger Industrie und überhaupt in derjenigen Bayerns einen hervorragenden Platz einnimmt, weder von einer Haupteisenbahnlinie noch von einer Staatsstraße berührt wird. Das liegt daran, daß Selb, durch seine Weltfirmen Rosenthal, Hutschenreuther, Krautheim, Adelberg, Heinrich & Co. und Paul Müller heute in der ganzen Welt als „die Stadt des Porzellans" bekannt, in der Mitte des vorigen Jahrhunderts beim Ausbau des oberfränkischen Staatsstraßennetzes noch ein unbedeutendes Landstädtchen war. Eine Staatsstraße dorthin zu führen, wäre zu kostspielig und damals auch zu unrentabel gewesen.

Die Bezirksstraßen, die nach Selb führen, sind folgende: Marktredwitz—Thiersheim—Höchstädt—Selb, Asch—Selb, Rehau—Schönwald—Selb, Arzberg—Schirnding—Hohenberg—Selb, Marktleuthen—Selb und Wunsiedel—Bernstein—Höchstädt—Selb.

Durch diese Bezirksstraßen gewinnt Selb Anschluß an das Staatsstraßennetz, und zwar im N an die Staatsstraße Nr. 46 „Hof—Asch", im W an die Fernverkehrsstraße Nr. 15 „Gebenbach—Schleiz" und im S an die Staatsstraßen Nr. 38 „Gefrees—Eger" und Nr. 77 „Mitterteich—Wunsiedel".

Diese Bezirksstraßen befinden sich in einem schlechten Zustande, vor allem die wichtige Bezirksstraße zwischen Wunsiedel—Höchstädt—Selb, die für den großen Verkehr völlig unbrauchbar ist; doch wird sie stellenweise bereits ausgebessert. Eine Ausnahme hierbei bildet die Straße Schönwald Rehau, die 1926—28 verbessert wurde.

Alle Eingaben an den bayerischen Staat, die Straße dem neuzeitlichen Verkehr entsprechend auszubauen, waren bisher vergebens. Erwähnt sei nur die 1931 veröffentlichte Denkschrift über die Straßenverhältnisse im Selber Industriegebiet[40]), und das Schreiben der

[40]) (Unterzeichnet vom Stadtrat Selb, Stadtrat Markredwitz, Verkehrsverband nordbayrische Ostmark, Sitz Selb, Verband bayr. Porzellanindustrieller, Selb, Industrie- u. Handels-Gremium Selb-Rehau, Bayer. Industriellenverband Ortsgruppe Selb und Ortsgruppe Marktredwitz, ADAC Ortsgruppe Selb.)

Porzellanfabrik Ph. Rosenthal & Co. A.-G. vom 24. 6. 1930, das hier auszugsweise wiedergegeben wird [41]).

„Wir erlauben uns nochmals, die Aufmerksamkeit der bayerischen Regierung auf den geradezu trostlosen Zustand sämtlicher Straßen um Selb zu richten.

Die Stadt Selb, die schon dadurch benachteiligt ist, daß sie an einer Eisenbahnnebenlinie liegt, während die Hauptlinie in einigen Kilometern Entfernung an Selb vorübergeht, wird durch den Zustand der Straßen in ihrer Entwicklung aufs schwerste gehemmt; daß darunter auch die in Selb ansässige Industrie leidet, bedarf keiner Erörterung . . .

Wir wissen, daß schon verschiedene Schritte um Abhilfe bisher im großen ganzen erfolglos geblieben sind, nehmen aber die Gelegenheit heute wiederum auf, da wir am 14. Juni anläßlich der Eröffnung des „Rosenthal-Hochvolthauses", des größten Prüffeldes Europas für elektrotechnisches Porzellan, etwa 200 Besucher aus der ganzen Welt in Selb hatten, die anläßlich der Weltkonferenz in Deutschland weilen, insbesondere zahlreiche Pressevertreter und führende Elektroindustrielle. Wir haben bei dieser Gelegenheit zahlreiche Beschwerden und ironische Bemerkungen unserer Besucher über den Zustand der Straßen hören müssen.

Es ist nicht übertrieben, wenn wir behaupten, daß man kaum in einer Gegend Deutschlands so schlechte Straßen findet, wie in der Nordostecke Bayerns."

Es wäre für Selb von großem Vorteil, wenn man seine Bezirksstraßen Rehau—Schönwald—Selb und Selb—Thiersheim—Marktredwitz zu Staatsstraßen ausbauen würde. Damit würde sich das Staatsstraßennetz des Industriebezirkes Selb um 31 km vergrößern, was der Industrie zum Vorteil gereichen würde. Da die Bezirksstraße Schönwald—Rehau den neuzeitlichen Anforderungen des Verkehrs entspricht, wäre auf dieser Teilstrecke der neuen Staatsstraße Hof—Selb schon ein Anfang gemacht worden.

Es ist eine unbedingte Notwendigkeit für den bayerischen Staat, den Ausbau dieser projektierten Straße vorzunehmen, da es unzulässig ist, daß ein so großer Industriebezirk wie Selb keine Staatsstraßen besitzt, sondern vom übrigen Reiche isoliert und auf sich selbst angewiesen, wirtschaftlich und politisch zu einem Grenzbezirk mit allen seinen Nachteilen herabgedrückt wird.

Betrachten wir nun die Länge des Fernverkehrs- und Staatsstraßennetzes, so verteilt sie sich folgendermaßen auf die einzelnen Straßenzüge:

Mitterteich—Marktredwitz—Wunsiedel	23,1 km
Bayreuth—Hof	55,4 km
Kemnath—Hof	58 km
Gefrees—Eger	40,2 km
Mitterteich—Waldsassen—Eger	16,8 km
Hof—Asch	22,5 km

Die Länge der Staatsstraßen beträgt demnach

216,0 km

---

[41]) Aus: Amberger, Das oberfränkische Staatsstraßennetz, seine Entwicklung, sein Zustand und die Maßnahmen zu seiner Verbesserung und Vervollständigung (S. 83).

Wird der Bau der projektierten Staatsstraße Rehau—Selb—Marktredwitz durchgeführt, so erhöht sich das Staatsstraßennetz noch um 31,5 km; es beträgt dann also

247,5 km.

Um einen Begriff von der Verkehrsintensität auf den Straßen zu bekommen, ist in nachfolgenden Tabellen die Anzahl der Fahrzeuge und deren Tonnengewichte im täglichen Jahresdurchschnitt angeführt.

Da bei der Verkehrszählung 1932 nur die beiden Fernverkehrsstraßen berücksichtigt wurden, sehe ich mich gezwungen, um ein vollständiges Bild des Verkehrs zu erhalten, auf die vorhergehenden Zählungen von 1928 und 1929 zurückzugreifen.

Die Zahlen verteilen sich auf die einzelnen Straßenzüge folgendermaßen:

Anzahl der Fahrzeuge		Anzahl der Tonnen
F. V. Str. Nr. 2 „Nürnberg—Plauen" (über Bayreuth—Hof):		
462	Bayreuth—Gefrees	838
231	Gefrees—Münchberg	426
395	Münchberg—Hof	833
F. V. Str. Nr. 15 „Gebenbach—Schleiz" (von Kemnath—Hof):		
311	Kemnath—Wunsiedel	505
403	Wunsiedel—Hof	785
Staatsstraße Nr. 38 „Gefrees—Eger":		
166	Gefrees—Weißenstadt	311
310	Weißenstadt—Röslau	592
105	Röslau—Reichsgrenze	306
Bezirksstraße „Wunsiedel—Thiersheim—Selb":		
123	Wunsiedel—Thiersheim	318
227	Thiersheim-Selb	299
Bezirksstraße „Selb—Hohenberg—Schirnding":		
48	Selb—Hohenberg	
138	Hohenberg—Schirnding	412
Bezirksstraße „Marktleuthen—Selb":		
74		253
Bezirksstraße „Rehau—Selb":		
137		439
Bezirksstraße „Wölsau—Arzberg—Thiersheim":		
118		414
Bezirksstraße „Marktredwitz—Thiersheim":		
173		391
Bezirksstraße „Weißenstadt—Kirchenlamitz—Münchberg":		
112	Weißenstadt—Kirchenlamitz	216
60	Kirchenlamitz—Münchberg	184
102	Kirchenlamitz—Kirchenlamitz Bhf. (zw. Laineck—Fichtelberg)	191
Bezirksstraße „Bayreuth—Wunsiedel":		
162		315
Bezirksstraße „Berneck—Bischofsgrün":		
295		562
Bezirksstraße „Weidenberg—Kemnath":		
81		170

Um einen Überblick über den Kraftwagenverkehr in einem belebten Kurorte während der Reisezeit zu bekommen, sei das Ergebnis einer stündlichen Zählung der Kraftfahrzeuge, die an drei ver-

schiedenen Tagen in Warmensteinach vorgenommen worden ist, mitgeteilt [42]).

Zählung der verkehrenden Kraftfahrzeuge am Samstag den 22. 7., Sonntag den 23. 7. und Donnerstag den 3. 8. 1933 in Warmensteinach.

Zeit	Lastkraftwagen			Personenkraftwagen			Motorräder		
7—8	1	—	—	5	6	4	2	3	4
8—9	2	—	3	9	4	2	3	—	4
9—10	2	1	1	3	7	8	—	2	5
10—11	—	—	—	14	13	6	6	7	1
11—12	—	—	1	6	15	4	2	8	5
12—13	—	—	2	5	12	4	—	6	4
13—14	—	—	1	10	14	4	1	11	3
14—15	1	—	1	6	7	3	—	7	—
15—16	—	—	2	7	19	5	—	7	6
16—17	1	—	—	6	12	4	—	4	5
17—18	—	—	1	8	11	4	5	9	1
18—19	—	—	—	4	15	5	2	4	5
19—20	—	—	—	2	4	2	—	7	1
20—21	—	—	—	3	3	0	2	5	1
zus.	7	1	12	88	142	55	23	80	45
im Mittel	0,5	0,014	0,86	6,28	10,14	39,28	1,64	5,71	3,21

Durchschnitt am Tage

Lastkraftwagen	Personenkraftwagen	Motorräder
6,66	95	41,3

von 100 Kraftfahrzeugen sind 4,41 Lastkraftwagen
von 100 Kraftfahrzeugen sind 62,93 Personenkraftwagen
von 100 Kraftfahrzeugen sind 3,26 Motorräder

In diesem Abschnitt soll die Länge und Dichte des Straßennetzes errechnet werden [43]).

Nach meinen Berechnungen entfallen auf das Fichtelgebirge 216,0 km Staatsstraßen, 331 km Straßen 2. Ordnung oder Bezirksstraßen und 231 km Hauptverbindungswege. Das bedeutet, daß auf das Fichtelgebirge 0,371 km Landstraßen 1. und 2. Ordnung auf 1 qkm Bodenfläche entfallen.

Da aber diese Zahlen wenig Aufschluß darüber geben, mit welchem Verhältnis die einzelnen Bezirksämter an diesen Werten beteiligt sind, ist in nachfolgender Tabelle eine Aufstellung über den Anteil der einzelnen Bezirksämter an der Landstraßendichte gemacht worden.

---

[42]) Siehe im Anhang die Tabellen 1, 2 u. 3: Die Zählergebnisse der Bezirksstraße Nr. 4 Laineck—Warmensteinach.

[43]) Das Fichtelgebirge erstreckt sich über 7 Bezirksämter, aber nur das B. A. Wunsiedel gehört ganz zum Fichtelgebirge; von den übrigen 6 Bez. Ämt. gehören nur Teilgebiete zum Fichtelgebirge. Es war deshalb nötig, die zum Fichtelgebirge gehörenden Teile von den übrigen Gebieten abzutrennen.

Bezirksämter	Landstraßen 1.u.2.Ordg.	F.-V.-Straßen u.Staatsstraßen	Landstraßen 2.Ordg.	Hauptverbindungswege
	auf je 1 qkm Fläche			
Hof	0,152	0,069	0,063	0,223
Münchberg	0,493	0,169	0,324	0,225
Bayreuth	0,338	0,088	0,250	0,186
Rehau	0,242	0,036	0,206	0,143
Wunsiedel	0,365	0,192	0,173	0,078
Tirschenreuth	0,272	0,084	0,188	0,112
Kemnath	0,265	0,048	0,216	0,225

Daraus ist ersichtlich, daß die Bezirksämter Münchberg und Wunsiedel das dichteste Straßennetz besitzen. Für Münchberg, das flächenmäßig geringen Anteil am Fichtelgebirge hat, ist dies daraus zu erklären, daß durch dieses Gebiet die Fernverkehrsstraße No. 2 hindurchgeht. Außerdem ist Münchberg der Sitz der Fichtelgebirger Baumwollbuntweberei und anderer Industriezweige. Es ist daher natürlich, daß diese Stadt größte Sorgfalt auf Ausbau und Verbesserung des Landstraßennetzes in einem bestimmten Umkreis verwandte. Daß Wunsiedel als wirtschaftlicher und kultureller Mittelpunkt des Fichtelgebirges eine geringere Straßendichte als Münchberg aufweist, liegt daran, daß ihm große Teile des verkehrsarmen Kösseine-Schneeberg- und Waldsteinmassivs angehören.

Auch das Netz der zum Bezirksamt Bayreuth gehörenden Straßen besitzt eine verhältnismäßig starke Dichte. Dies ist daraus zu erklären, daß Bayreuth als Kreisstadt große Bedeutung für die Fichtelgebirgsgemeinden besitzt und daher der Verkehr zu ihr strebt.

Man würde erwarten, daß von Hof, der Kreis- und Bezirksstadt, eine größere Anzahl von Straßen ins Fichtelgebirge führen würden. Ein Blick auf die Karte zeigt aber, daß der größte Teil der Staatsstraßen, die von Hof ausgehen, sich nach N, NW, W und SW nach Sachsen, Thüringen und besonders dem Frankenwald wenden. Ins Fichtelgebirge nach S und SO führen nur die Fernverkehrsstraße No. 15 „Gebenbach—Schleiz" und die Staatsstraße No. 46 „Hof—Rehau—Asch". Ebenso ist das Bezirks- und Hauptverbindungsstraßennetz nach dem Fichtelgebirge zu wenig ausgebildet. Schon aus der Anlage des Straßennetzes heraus kann die Feststellung gemacht werden, daß Hof im verkehrsgeographischen Sinne nicht die Bedeutung für unser Gebiet besitzt, wie immer angenommen wird.

In einem gradezu katastrophalen Zustande befindet sich das wenig ausgeprägte und lockere Straßennetz des Bezirksamtes Rehau, in der NO-Ecke des Gebirges. Es gehört zu demjenigen Gebiet Bayerns, auf das von den Behörden die wenigste Sorgfalt gewendet worden ist. Es ist darüber schon in einem anderen Abschnitte[44]) ausführlich berichtet.

Von den beiden letzten, zur Oberpfalz gehörenden, Bezirksämtern Tirschenreuth und Kemnath wäre zu sagen, daß sie, trotzdem sie nur mit einer geringen Fläche dem Fichtelgebirge angehören und ihre Interessen naturgemäß südwärts zur Oberpfalz gerichtet sind, dennoch über ein gut ausgebautes Straßennetz verfügen.

[44]) Die Hauptverkehrsstraßen, S. 33.

3. Die Hauptwege.

Schließlich seien hier noch die zahlreichen Touristenwege des Fichtelgebirges erwähnt. Sie sind unabhängig von den großen Gesichtspunkten der Verkehrsgeographie angelegt, nur um dem Wanderer die schönsten und höchsten Teile des Gebirges zu erschließen. Da sie ausschließlich dem Fußverkehr dienen sollen, ist ihre Linienführung viel weniger als die anderer Verkehrswege durch orographische Verhältnisse bedingt. Trotzdem fördern auch diese Wege oft die Verbindung von Ortschaften, Bahn- und Omnibuslinien.

Der Fichtelgebirgsverein, der diese Wege 1925 neu markiert hat, nennt als wichtigste den Höhenweg, den Nordweg, den Rudolphsweg, den Egerweg, den Mittelweg, den Quellenweg, den Südweg und den Steinwaldweg.

Der 51 km lange Höhenweg[45]) führt als ausgesprochener Kammweg von Wunsiedel aus über den Zentralgebirgsstock. Er verläßt Wunsiedel in südlicher Richtung und windet sich durch das Felslabyrinth der Luisenburg empor nach dem Schönbrunner Wald und weiter nach der Kösseine, diesem schönsten Aussichtspunkt des ganzen Gebietes mit dem Blick weit hinein nach Böhmen, über das Erzgebirge und in den Steinwald. Von der Kösseine aus führt der Höhenweg wieder hinab zum Wurmlohpaß (653 m), um erneut anzusteigen durch das Steingewirr der Hohen Mätze (814 m) am Todtenkopf vorbei nach dem Silberhaus (711 m). Hier kreuzt er die Wasserscheide zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee. Nun wendet sich der Weg nordwärts nach der Platte (885 m), deren Gipfelfläche ein Granittrümmerfeld von eigenartiger Schönheit bildet, das den steilen Anstieg, der besonders durch immer neue Ausschwemmungen nach Regenzeiten beschwerlich wird, reich belohnt. Immer weiter durch dichten Fichtelwald, entlang einer steilen Halde (930 m) klettert der Weg empor zum Seehaus[46]), dem höchsten bewohnten Punkt des Fichtelgebirges. Hier überschreitet er den Mittelweg und führt, anfangs leicht fallend, dann eben in Nordrichtung nach dem Nußhard (972 m), der ebenfalls durch seine Felsbildungen bekannt ist, die namentlich am Westabhang zu den großartigsten des ganzen Gebirges zählen. In kurzer Zeit erreicht er den 1052 m hohen Schneeberg, den höchsten Gipfel des Fichtelgebirges. Steil geht's nun hinab nach dem Rudolphstein (868 m) und weiter in nördlicher Richtung abwärts, an Steinbrüchen vorbei, durch Sumpfgelände und schütteren Wald nach Weißenstadt. Als wohlgepflegter Fußpfad steigt jetzt der Höhenweg mäßig empor durch das ehemalige Weihergelände, durch Wiesen und frischen Mischwald nach dem Waldstein, der, obwohl nur 878 m hoch, sicher der schönste Gipfel des Fichtelgebirges ist. Nach etwa zweistündiger Wanderung in Nordostrichtung verläßt der Höhenweg bei Hallerstein das schöne Waldgebiet, um nach einer weiteren Stunde in Schwarzenbach a. S. zu enden.

---

[45]) Rote Markierung mit weißem H.
[46]) Rote Markierung mit weißem H.

Der Nordweg[47]) verbindet auf 54,8 km Strecke Selb im Osten mit Neuenmarkt im Westen. Er führt von Selb aus nordwestwärts in das Waldgebiet und erreicht als ersten Gipfel den Pfaffenberg (669 m). Durch den Grund gelangt er zu der idyllisch gelegenen Vorsuchhütte und steigt dann steil an zum dichtbewaldeten Rücken des Großen Kornberges (827 m). Von der Hochfläche aus fällt der Weg, sehr steinig und vielfach gewunden, hinab nach Hirschenstein und zum Bahnhof Kirchenlamitz. Entlang dem Lamitzflusse erreicht er den Ort Kirchenlamitz. Von hier ab verläuft er eine kurze Strecke auf der Bezirksstraße nach Weißenstadt, die er aber bald verläßt, um durch dichtes Waldgebiet über den Epprechtsstein und den Wolfsfels auf den Großen Waldstein zu gelangen. In südwestlicher Richtung fällt dann der Nordweg hinab zum Zellerfels und nach Gefrees. Nun führt er durch hügeliges, waldfreies Gelände über Falls und Wirsberg nach seinem Zielpunkt Neuenmarkt an der Bahnlinie Hof—Bamberg.

Der Rudolphsweg[48]) ist mit 30 km einer der kürzesten Touristenwege. Von Wunsiedel aus erreicht er über Göringsreuth in westlicher Richtung bei Vordorf das Waldgebiet, das er in seinen höchsten Erhebungen durchquert. Über die Höhen der Drei Brüder (943 m) und das Weißenhaider Eck (834 m) führt er hinab nach dem bekannten Sommerfrischenort Bischofsgrün. Nun verläuft er bis dicht unterhalb Röhrendorfs im Weißmaintale, um dann über die Höhen hinweg nach Berneck abzuzweigen.

Der Egerweg[49]) verbindet in einer Länge von 37 km das Zentrum des Gebirges mit Eger. Er verläßt Weißenstadt in nordöstlicher Richtung und führt über eine kahle Hochfläche hinab zum Lehstenbach und an diesem entlang nach Marktleuthen. Hier tritt er ins Egertal ein, in dem er, den Fluß mehrmals überschreitend, die alte Reichsstadt Eger erreicht. Er berührt alle die Orte, die von einstmals blühendem Gewerbe zeugen, Kaiser-, Fichten-, Schwarzen-, Händel-, Leupoldshammer. An seinem Wege liegt Stadt und Burg Hohenberg, eine ehemalige Grenzfeste mit kaiserlicher Freiung. Der Egerweg, der bis an die Landesgrenze nur durch Wald führt, gilt mit seinen ganz geringen Höhenunterschieden als der angenehmste und bequemste der Touristenwege.

Der Mittelweg[50]) steigt von Wunsiedel aus über das Ochsenkopfmassiv hinab in die südwestliche Vorebene nach Unter-Steinach. Er hat eine Länge von 35 km, von denen etwa 30 km durch Wald führen. Dabei berührt er die wundervollen Aussichtspunkte der Schönbrunner Höhe, des Ochsenkopfes und der Königsheide. Er läuft im weltabgeschiedenen Röslatal aufwärts, am einsamen Seehaus vorbei, berührt die Weißmainfelsen mit Weißmainquelle und verläßt erst unmittelbar vor seinem Zielpunkt Untersteinach Wald und Gebirge, ein Weg für den Wanderer, der die Einsamkeit liebt.

[47]) Im 16. Jahrhundert stand hier zur Zinngewinnung ein Holzhaus, das man erst Zinn-, dann Zechen- und endlich Seehaus nannte.
[48]) Rote Markierung mit weißem R.
[49]) Gelbe Markierung mit schwarzem E.
[50]) Gelbe Markierung mit schwarzem M.

Der Quellenweg[51]) beginnt in Marktredwitz und führt zunächst durch die Putzenreuth nach Alexandersbad. Die Luisenburg und die Kösseine nordwestlich umgehend, erreicht er Reichenbach an der Fernverkehrsstraße 15, auf der er selbst bis zum Orte Nagel bleibt. Hier beginnt eine ununterbrochene Waldwanderung von etwa 30 km, die in stetem Auf und Ab den Fichtelsee, Naab- und Weißmainquelle, Forsthaus Karches, das Weißenhaider Eck, die Egerquelle, die Torfmoorhölle und die Saalequelle berührt. Bei Zell verläßt sie das Waldsteinmassiv, um dann, nachdem das waldarme Münchberger Gneismassiv durchquert ist, in Münchberg selbst zu enden.

Der Südweg[52]), 68 km lang, berührt nur zum Teil unser Gebiet. Er beginnt in Neuenmarkt und endet in Wiesau. Von seinem Ausgangspunkt aus wird in südöstlicher Richtung Berneck erreicht. Jenseits dieses Ortes überquert er Eisenbahn und Weißmain. In stetem Aufstieg führt er über Goldmühl nach dem Waldteil Eselsbrunn und senkt sich dann hinab nach Warmensteinach. Von hier aus steigt er wieder auf die Kammhöhe und läuft über Mittelberg, Brunnenschlag, Scheibenberg nach Günzlas. Hier endet der Wald, und der Weg überschreitet eine kahle Hochfläche, um endlich hinab nach Immenreuth zu gelangen. Die Fernverkehrsstraße 15 in Kulmain überquerend, führt er über Zinst und den Armannsberg mit seiner Wallfahrtskirche durch das Tal der Fichtelnaab empor in den Steinwald. Er sucht das einsame Waldhaus, die einzige Siedlung des Steinwaldes, auf und senkt sich über die Bärenhöhe hinab nach Friedenfels, um durch die Ebene mit Feldern, Wiesen und Seen seinen Endpunkt Wiesau zu erreichen.

Der Steinwaldweg[53]) steigt von der Kösseine herab zu den Kösseinehäusern und weiter durch herrlichen Wald zum Bahnhof Neusorg. Er durchquert die waldfreie Senke, die das Kösseinemassiv vom Steinwald trennt, und erreicht bei Pullenreuth den Nordwestrand des Steinwaldes. In steter Steigung führt der Weg über den Knock (842 m) zur höchsten Erhebung des ganzen Massivs, dem Katzentrögel (942 m). Abwärts geht er nach der Ruine Weißenstein, die als Wahrzeichen des Steinwaldes gilt. Nordostwärts verläuft der Steinwaldweg nun auf den teils kahlen, teils bewaldeten Ausläufern des Steinwaldes nach dem großen Teichelberg (685 m) und dann hinab auf die Straße Wunsiedel-Mitterteich, die er kurz vor Mitterteich wieder verläßt, um nach Waldsassen abzubiegen.

Neben diesen 8 Hauptwegen gibt es noch 105 Anschluß- und Kreuzungswege, die in den verschiedensten Zeichen, jedoch alle weißblau markiert sind. Damit die sich wiederholenden Zeichen keiner Verwechslung unterliegen, hat der Fichtelgebirgs-Verein das ganze Gebirge in sieben Gebiete eingeteilt, die sich auf folgende Landschaften erstrecken:

---

[51]) Schwarzes Q in gelbem Viereck.
[52]) Schwarzes S im gelben Viereck.
[53]) Rot-weiße Markierung.

a) Kornberg- und Hengstberggebiet (19 Wege)
b) Waldsteingebiet (12 Wege)
c) Berneckergebiet (9 Wege)
d) Schneeberg-Ochsenkopf-Königsheide-Gebiet (24 Wege)
e) Immenreuther Gebiet (15 Wege)
f) Kösseinegebiet (13 Wege)
g) Steinwaldgebiet (13 Wege).

4. Verkehrsleistung.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts spielte sich der Verkehr in Deutschland auf den Landstraßen ab. Dies wurde in dem Augenblick anders, als die Eisenbahnen technisch immer mehr vervollkommnet wurden und somit auch dem Fernverkehr dienten. Die Landstraßen verödeten und vermittelten fast nur noch den örtlichen Verkehr.

Diese Monopolstellung, die sich die Eisenbahn errungen hatte, wurde um die Jahrhundertwende durch ein neuentdecktes Verkehrsmittel, den Kraftwagen, stark erschüttert. Die einsamen Landstraßen belebten sich erst zaghaft, dann immer mehr mit dem neuen Verkehrsmittel und machten der Eisenbahn ernsthafte Konkurrenz.

Bis zum Weltkriege trat dieser Wettbewerb in geringem Ausmaße nur in der Personenbeförderung in Erscheinung; für die Beförderung von Lasten dagegen waren diese Fahrzeuge zu unausgebildet, bereiteten der Bahn in dieser Beziehung also keine Schwierigkeiten.

Dies wurde plötzlich anders, als der Weltkrieg zu Ende ging. Während der 4 Kriegsjahre war der Kraftwagen so vervollkommnet worden und hatte der Heeresleitung so gewaltige Dienste geleistet, daß man nach Kriegsende von der Entwicklung des Kraftwagens noch große Dinge erhoffen konnte. Die Heeresleitung konnte natürlich für den großen Kraftwagenpark im Frieden keine Verwendung finden und verkaufte ihn größtenteils an die Privatwirtschaft. Mit diesen ehemaligen Kriegswagen war der Grundstock für den Kraftwagenpark, den die Wirtschaft benötigte, gelegt. Er wurde schnell vergrößert, da die Hauptkonkurrentin des Kraftwagens, die Eisenbahn, durch die Kriegslieferungen von Lokomotiven und Waggons an die Feindbundmächte stark geschwächt war. Sie trat daher notgedrungen einen Teil ihrer Transportfunktionen an den Kraftwagen ab. Dadurch kam der Lastkraftwagenverkehr in den Nachkriegsjahren zu großer Blüte. Heute wird die Landstraße besonders während der Nacht von Ferntransportzügen stark beansprucht.

Um die Leistungsfähigkeit des Kraftwagens gegenüber anderen Verkehrsarten hervorheben zu können, wird es von Vorteil sein, wenn der Kraftwagenverkehr in Personen- und Güterkraftwagenverkehr geteilt wird.

Der Personenverkehr mittels Kraftwagen vereinigt gewissermaßen die Vorteile der Eisenbahn mit denen der Straßenbahn (bzw. Kraftdroschke), d. h. er ist imstande, große Fernleistungen zu vollbringen und vermag andererseits auch den nahen und nächsten Verkehr, sogar von Haus zu Haus, zu bewältigen. Die Reisegeschwindig-

keit im Kraftwagen, der Ausgangspunkt und Ziel auf direktem Wege verbindet, der nicht an einen bestimmten Fahrplan oder an vorgeschriebene Haltepunkte gebunden ist, übertrifft bei weitem die der Eisenbahn. Daher wird der Kraftwagen der Bahn gegenüber bevorzugt, und zwar sowohl von Geschäftsleuten, die ihre Geschäfte schnell und billig erledigen wollen, als auch von Ausflüglern, die mit dem Kraftwagen auch Gebiete besuchen können, die von der Eisenbahn noch nicht erschlossen sind.

Diese Vorteile des Personenverkehrs mittels Kraftwagen hat als erstes staatliches Unternehmen die Reichspost zu nutzen verstanden, indem sie eigene Kraftfahrlinien mit kleinerem Aktionsradius, etwa von 30 km, in jüngerer Zeit auch Fernlinien, eingerichtet hat. Erste Versuche waren für unser Gebiet die Eröffnung der Linien Kemnath—Immenreuth 1910, die Sommerlinie Bayreuth—Marktredwitz 1911, Marktredwitz—Brand 1913 und Hof—Konradsreuth 1914. Diese Postlinien hatten ihre Vorgänger in privaten Linien, von denen die erste in Deutschland die 1905 eröffnete auf der Strecke Tölz—Lenggries war. 1920 ging die Reichspost dazu über, ihren gesamten Betrieb zu motorisieren. Mit diesem Jahre setzte der Kraftlinienverkehr allenthalben aufs stärkste ein.

Außer den Linien der Reichspost gibt es noch zahllose private, die vielfach lediglich den Zubringerverkehr zur Eisenbahn übernehmen. Sie müssen alle in der Kraftwagen Deutschland G.m.b.H. organisiert sein.

Gegenüber der Eisenbahn hat der Kraftwagenverkehr den ganz bedeutenden Vorteil labil zu sein, er kann sich dem Verkehrsbedürfnis anpassen, neue Linien eröffnen, schon bestehende einziehen und kann dadurch seine Rentabilität regeln.

Als bescheidenste Form des Güterverkehrs mittels Kraftwagen gilt das Mitführen von Mustern, Proben oder Fertigfabrikaten im Personenkraftwagen.

Wesentlicher ist schon die Benutzung kleiner und mittlerer Kraftwagen als Lieferwagen für Fabriken, für Lebensmittelhändler und für den Landwirt. Dieser direkte Transport erspart das Umladen nach der Eisenbahn, wodurch viel Zeit gewonnen wird. Dadurch erst ist es möglich, auch leicht verderbliche Produkte in Entfernungen abzusetzen, die bisher nur von der Eisenbahn bewältigt wurden.

Güterverkehr im Großen betreiben die schweren Lastwagen in ihrer besonderen Form als Fernlastzüge, die Massengüter und auch größere Mengen von Stückgütern befördern. Die Reichsbahn selbst hat eigene Kraftfernlinien eingerichtet, allerdings wohl nur unter dem fühlbaren Drucke einer modernen starken Konkurrenz.

So sehen wir am Kraftwagenverkehr, daß er auf der Landstraße das Pferdegeschirr restlos überflügelt hat. Im Kampf um Zeitgewinn hat das Auto die Postkutsche verdrängt und steht sogar mit der ehemals alles beherrschenden Eisenbahn im Konkurrenzkampf. Doch darf man nie vergessen, daß auch dem Kraftwagen ganz bestimmte Grenzen gezogen sind, daß im Gelände das Pferdefuhrwerk immer bleiben wird und daß zur Beförderung großer Massengüter

auf weite Entfernungen noch immer die Eisenbahn konkurrenzlos dasteht.

Kraftwagenbestand im Fichtelgebirge.

Um einen Überblick über die Entwicklung des Kraftfahrwesens im Fichtelgebirge während dreier Jahrzehnte zu bekommen, seien in nachfolgender Tabelle die Fahrzeugbestände der Fichtelgebirgsgemeinden, nach Bezirksämtern gegliedert, angeführt:

Bestand an Kraftfahrzeugen
am 1. Juli 1914, 1924, 1934.

Bezirksamt	Kraftfahrräder			Personenkraftwagen			Lastkraftwagen		
	1914	1924	1934	1914	1924	1934	1914	1924	1934
Wunsiedel	13	62	822	39	58	329	4	25	58
Rehau	1	35	432	5	34	136	1	12	22
Bayreuth	11	53	223	7	31	116	3	19	21
Münchberg	9	13	171	17	16	98	—	6	23
Hof	1	9	123	2	6	66	—	2	21
Kemnath	3	7	81	11	5	21	2	2	6
Tirschenreuth	7	24	66	19	3	15	1	8	27

Aus vorstehender Tabelle ist ersichtlich, daß die Gemeinden des Bezirksamtes Wunsiedel die meisten Kraftfahrzeuge besitzen. Dies ist dadurch zu erklären, daß das Bezirksamt Wunsiedel das größte und einzige ist, das dem Fichtelgebirge ganz angehört, und außerdem in seinem Gebiete die wichtigsten Wirtschaftszentren, wie Marktredwitz, Arzberg, Röslau, Kirchenlamitz, Marktleuthen, Weißenstadt und vor allem Wunsiedel selbst liegen. Von den anderen Bezirksämtern kommt nur Rehau einigermaßen an Wunsiedel heran, da in dessen Gebiet die größte Stadt des Fichtelgebirges, Selb, liegt.

Der Lastkraftwagen wurde nicht wie in anderen Gebieten in der Hauptsache für den Fernverkehr benutzt, — dazu eignet er sich für unser Gebirgsland zu wenig, — sondern man verwendet ihn meistenteils im Lokalverkehr zu Zubringerdiensten.

Er fand zuerst Eingang bei den Industrien der Steine und Erden. Vor allem waren es die Vereinigten Fichtelgebirgs-Granit-, Syenit- und Marmorwerke A. G. Wunsiedel, die größte und leistungsfähigste Granitfirma Europas, die den Lastkraftwagen in ihrem Betrieb einführte.

Neben dem Lastauto hat sich besonders der Schlepper in unserem gebirgigen Gelände als praktisch erwiesen, der in den Steinbrüchen das geeignetste Verkehrsmittel darstellt. Lastautos, wie auch Schlepper, dienen fast ausnahmslos als Zubringer des Materials aus den Steinbrüchen zu den Lokalbahnen.

Das gleiche gilt auch für die Porzellan- und Glasindustrie. Auch hier leisten die Lastautos nur Zubringerdienste zu den Eisenbahnen. Sie befördern die Fertigfabrikate von der Fabrik zur Bahn und nehmen als Rückfracht Rohmaterialien mit. Antransporte mit der Bahn kommen genau so wie bei der Industrie der Steine und Erden nur in ganz geringfügigen Ausmaßen vor. Die großen Porzellanfabriken in und um Selb lassen ihre Fertigfabrikate in der Haupt-

sache durch einen Sammelspediteur von der Fabrik per Auto abbefördern und bei der nächstgelegenen Bahnstation (Selb-Stadt und Selb-Plösberg) im Sammelverkehr oder in ganzen Waggonladungen exportieren.

In der Holzindustrie hat sich besonders der Trecker bewährt. Er kann tief in den Wald eindringen und die gefällten Bäume dann in die Sägewerke befördern. Von hier an tritt der Lastkraftwagen wieder in Tätigkeit, der die geschnittenen Bretter weiter in die Möbelfabriken bringt und die fertigen Möbel in die Geschäftshäuser.

Auch die Textilindustrie, die in Marktredwitz, Wölsauerhammer, Elisenfels, Wunsiedel und Weißenstadt heimisch ist, hat sich ziemlich früh die Vorteile des Lastkraftwagens zu eigen gemacht. Es wäre für sie zu umständlich, durch die Eisenbahn ihre Fertigfabrikate nach Hof, Bayreuth oder Münchberg, — den Hauptsitz dieser Industrie, — zu verfrachten oder Rohmaterialien aus diesen Städten durch die Bahn schicken zu lassen. Für die ziemlich leichten Fabrikate dieser Industrie eignet sich am besten der Lastkraftwagen.

Während der Saison schicken die Großhändler oder die Gartenbaubetriebe aus der Bamberger Gegend ihre Lastkraftwagen direkt nach unseren zahlreichen Sommerfrischen und Bädern, wo sie regelmäßig Abnehmer haben. So erhält Alexandersbad während der Hochsaison jeden Tag frisches Obst und Gemüse aus Bayreuth. Auch Berneck und Bischofsgrün, die bekanntesten Kurorte im Westen des Gebirges, beziehen täglich frisches Obst und Gemüse mittels Lastkraftwagen aus der Bayreuther, Bamberger und Kulmbacher Gegend.

Neben diesen Gemüsewagen kommen noch wöchentlich mindestens einmal sogenannte „fliegende Gemüsehändler", die unsere Gebirgsdörfer mit Gemüse und Obst versorgen.

Trotzdem der Kraftwagen, speziell der Lastkraftwagen, sich im Fichtelgebirge immer größerer Beliebtheit erfreut, muß gesagt werden, daß das ausgezeichnete Netz der Lokalbahnen dem Kraftwagenverkehr nach wie vor stärkste Konkurrenz bereitet und daß sich dies sobald auch nicht ändern wird.

C. Der Eisenbahnverkehr.

1. Historische Entwicklung.

Die Bahnen des Fichtelgebirges, vor allem die vier Hauptbahnen, sind eng mit der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens verbunden. Noch im Eröffnungsjahr der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth war schon ein Projekt vorhanden, das den Bau einer Eisenbahnlinie von Hof über Nürnberg nach Augsburg vorsah, die dann weiter nach München und Lindau führen sollte und das Fichtelgebirge an seinem Westabhange streifte. Zur Verwirklichung der einzelnen Teile dieser Linie bildeten sich Aktiengesellschaften, von denen uns nur diejenige interessiert, die den Bau der Strecke Nürn-

berg—Bamberg—Kulmbach—Hof betrieb. Die Privatgesellschaften konnten aber nur die Strecke München—Augsburg bauen, da das Kapital zu den anderen Teilstrecken nicht mehr ausreichte. 1840 entschloß sich König Ludwig I. von Bayern, die restlichen Teilstrecken auf Staatskosten bauen zu lassen. Da aber die Staatsüberschüsse nicht hoch genug waren, um die Kosten des Eisenbahnbaues zu bestreiten, mußte der Landtag über dieses Projekt entscheiden. Am 25. August 1843 wurde das erste bayrische Staatsbahngesetz verabschiedet, das die Fortsetzung des Baues garantierte [54]). Bis zum 20. November 1848 war die ganze Strecke fertiggestellt.

Bei dieser Beratung wurde auch die Frage über Konzessionierung von Zweigbahnen an Privatunternehmer erörtert, die dann später vom Staat übernommen werden sollten.

Von diesen Zweigbahnen, die den Namen „Pachtbahnen" trugen, interessieren uns nur die Linien: Neuenmarkt—Bayreuth, konzessioniert 1852 und Hof—Rehau—Eger, die 1853 konzessioniert wurde. Die Linie Neuenmarkt—Bayreuth wurde auf eigene Kosten von der Stadt Bayreuth gebaut zur Wahrung ihrer bereits gut entwickelten Industrie [55]).

Der Bau der Linie Hof (Oberkotzau)—Eger ging von der Stadt Hof aus, um eine direkte Schienenverbindung in das böhmische Kohlenrevier zu schaffen, um so der sich immer mehr entfaltenden oberfränkischen Industrie, welche ihren Sitz in Hof hat, die böhmische Kohle nutzbar zu machen.

Am 29. April 1869 wurde ein Gesetz verabschiedet, das den Bau von Sekundärbahnen, also solchen Bahnen regelte, die abseits von großen Städten gebaut werden sollten.

Der Westen und Norden Bayerns hatten schon bis 1853 ein verhältnismäßig gut ausgebautes Eisenbahnnetz, während der östlich der Linie München—Nürnberg—Bamberg—Hof gelegene Teil, die Provinzen Niederbayern und Oberpfalz, noch jeglichen Schienenstrang entbehrten. Deshalb wurde die bayrische Ostbahngesellschaft gegründet, der durch Gesetz vom Jahre 1856 der Bau von Bahnen im Osten der Monarchie übergeben wurde.

Ihr erster Bau war die Linie München—Regensburg—Nürnberg, die das Fichtelgebirge im O von S nach N durchquert und stärkste Bedeutung für unser Gebiet erlangte.

Bald danach wurde eine zweite Bahn gebaut; sie ging von Irrenlohe, einer Station der Hauptbahn nördlich von Schwandorf nach Eger, bei der Station Reuth trat sie in unser Gebirge ein. Im Jahre 1864/65 wurde sie dem Verkehr übergeben. Schon 1863 wurde die von ihr abzweigende Teilstrecke Weiden—Bayreuth in Betrieb genommen.

1875 gingen dann die Ostbahnen an den Staat über. Alle bayrischen Bahnen, mit Ausnahme der Ludwigsbahn Nürnberg—Fürth, die man als Lokalbahn betrachten muß, befanden sich von

[54]) A. v. Mayer, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart 1890. Berlin 1891. S. 571.

[55]) A. v. Mayer, ebenda S. 1203.

nun an in Staatsbesitz. Der Staat bemühte sich, alle im Bau befindlichen Strecken rasch zu vollenden.

Unter diesen fertiggestellten Strecken nimmt die am 12. 10. 1853 eröffnete Ludwigs-Süd-Nordbahn, die von Lindau über München—Augsburg—Nürnberg nach Hof führt, die hervorragendste Stelle ein.

Unter das Gesetz vom 29. 4. 1859 fällt auch der Bau der Fichtelgebirgsbahn in der Linie Schnabelwaid—Kirchenlaibach—Marktredwitz—Oberkotzau und Marktredwitz—Eger. 1874 wurde mit dem Bau der zusammen 112,43 km langen Strecke begonnen, die in den Jahren 1877/83 in Betrieb genommen werden konnte. Die Eröffnungsdaten der einzelnen Teilstrecken sind:

Nürnberg—Schnabelwaid am	15. 7. 1877
Schnabelwaid—Marktredwitz am	15. 5. 1878
Marktredwitz—Schirnding am	20. 11. 1879
Schirnding—Eger am	1. 11. 1883.

Die Teilstrecken der Hauptlinie Bamberg—Hof wurden eröffnet:

Bamberg—Neuenmarkt am	15. 10. 1846
Neuenmarkt—Hof am	20. 11. 1848.

Um eine direkte Verbindung Hof—Weiden-Regensburg—München herzustellen, wurde auf Grund des Gesetzes von 1880 noch die 17,83 km lange Strecke Wiesau—Marktredwitz gebaut und 1882 eröffnet.

Die Lokalbahn Neuenmarkt—Bischofsgrün wurde in drei Etappen gebaut und in folgenden Jahren eröffnet:

Teilstrecke Neuenmarkt—Berneck am	28. 12. 1896
Teilstrecke Berneck—Goldmühl am	15. 6. 1897
Teilstrecke Goldmühl—Bischofsgrün am	20. 10. 1898.

Auf Grund des Gesetzes von 1874 wurde die 3,65 km lange Strecke Wunsiedel—Holenbrunn als Sekundärbahn gebaut und 1877 eröffnet[56]). Die nach 1882 gebauten Sekundärbahnen wurden Lokalbahnen genannt. Dem Gesetz vom 30. 4. 1888 verdankt die Lokalbahn Neusorg—Fichtelberg (Naabtalbahn) ihre Entstehung, sie wurde am 20. 9. 1890 eröffnet.

Die Jahrhundertwende brachte die Vervollkommnung des Lokalbahnnetzes. Am 15. 8. 1896 wurde die Lokallinie Bayreuth—Warmensteinach (Steinachtalbahn) eröffnet. Im Februar 1898 wurde mit der Linie Kirchenlamitz—Weißenstadt begonnen, die am 20. Juli 1899 dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Strecke Münchberg—Zell (Saaletalbahn) wurde am 18. 10. 1902 eröffnet, während Falls—Gefrees schon am 15. 7. 1902 in Betrieb genommen wurde. Mit der Nebenbahn Wunsiedel-Leupoldsdorf wurde im August 1912 begonnen und am 8. November 1913 wurde auch sie dem Verkehr übergeben. Der Bau der Linie Holenbrunn—Selb wurde im Januar 1912 in Angriff genommen und kurz vor dem Weltkriege, am 1. Mai 1914 vollendet. (Siehe Abb. 3.)

---

[56]) A. v. Mayer, a. a. O. S. 581.

An dieser Stelle müssen auch die Bestrebungen Wunsiedels erwähnt werden, die Stadt zum Kreuzungspunkt der Ost—West- und Nord—Südbahnen zu machen. Alle Bemühungen waren aber vergebens, denn der 8 km östlich von Wunsiedel gelegene Flecken Redwitz wurde Hauptknotenpunkt der Linien Eger—Nürnberg und Hof—Regensburg. Wunsiedel erreichte nur durch die Tatkraft seiner führenden Männer die Erbauung der Anschlußlinie nach Holenbrunn. So hatte es wenigstens die Genugtuung, auf kürzestem Wege Anschluß an die Nord—Südbahn zu haben [57]).

Marktredwitz entwickelte sich und übertraf bald Wunsiedel in der Bevölkerungszahl. Wunsiedel propagierte vergebens den Bau einer wirklichen Fichtelgebirgsbahn. Die Linie sollte von Hof über Schwarzenbach a. S.—Wunsiedel—Kemnath nach Nürnberg führen. Ferner sollte eine West—Ost-Verbindung Bayreuth—Eger geschaffen werden, die auch den Kern des Gebirges berühren sollte. Beide Linien wurden jedoch nicht so gebaut, wie sie Wunsiedel vorgeschlagen hatte, denn die Nord—Süd-Verbindung geht östlich an Wunsiedel vorbei über Marktredwitz und die Bayreuth—Egerer Strecke verläuft südlich über Kirchenlaibach—Neusorg—Marktredwitz.

Gerade vor der Ost—West-Verbindung, wie sie die führenden Männer unseres Gebirges schon seit 1870 wünschten, schreckte die bayrische Regierung zurück. Man fand nicht den Mut, eine Bahn in das Innere des Gebirges zu führen, da man noch vielfach der irrigen Meinung war, das Gebirge sei eine unwirtliche Steinwüste.

Das Bestreben der Bewohner des Fichtelgebirges ist, eine Bahn zu schaffen, die über das Hauptmassiv des Gebirgsstockes führt. Diese würde eine Verbindung herstellen zwischen der im W vorbeiziehenden Bamberg—Hofer Linie und der Nord—Südlinie Regensburg—Hof, die im O des Gebirges bei Marktredwitz vorüberführt. Man müßte deshalb die Zweigbahn Holenbrunn—Wunsiedel—Leupoldsdorf von der Endstation Leupoldsdorf bis Bischofsgrün verlängern. Hier hätte man dann Anschluß über Berneck nach Neuenmarkt, einer Station der Bamberg—Hofer Strecke.

Dem Bau dieser Verbindungsbahn käme insofern eine wirtschaftliche Bedeutung zu, als das Gebirge durch sie dem Verkehr von allen Seiten zugänglich gemacht würde. Weiter würde sich für dieses Gebiet die dichte Besiedlung und starke Industrialisierung sicher günstig auswirken.

2. Das Eisenbahnnetz.

Durch das Fichtelgebirge und seine unmittelbare Umgebung führen 4 Hauptbahnen und 11 Nebenbahnen. Die Länge der Hauptbahnen beträgt 190 km, die der Nebenbahnen 223,23 km; im Verhältnis zur Länge des deutschen Eisenbahnnetzes mit fast 54 000 km also eine sehr bescheidene Zahl. Sämtliche Bahnen sind normalspurig. Die 4 Hauptbahnen sind doppelgleisig, alle Nebenbahnen eingleisig ausgebaut. Aus dem Gebirgscharakter unseres Gebietes kann

[57]) Wunsiedel—Holenbrunn 3,7 km lang, Fahrtdauer 10 Min.

man schließen, daß auch der Prozentsatz der gebogenen Strecken hoch sein muß. Es sind 187,06 km gebogen, das sind 45,5 % der Gesamtstrecke.

In nachfolgender Tabelle sind die entsprechenden Zahlen der einzelnen Strecken angeführt:

Hauptbahnen	Länge km	gebogene Strecke km	%
1. Regensburg — Hof	179,3		
Reuth—Wiesau	10,4		
Wiesau—Oberkotzau	53,7	27,9	43,5
2. Bamberg — Hof	127,2		
Neuenmarkt—Münchberg	28,6		
Münchberg—Oberkotzau	18,6	24,39	51,6
3. Nürnberg — Hof	167,6		
Bayreuth—Neuenmarkt	21,0	8,32	39,5
4. Nürnberg — Eger	151,4		
Kirchenlaibach—Eger	57,7	24,2	41,9
Nebenbahnen:			
1. Bayreuth—Kirchenlaibach—(Weiden)	18,8	7,3	38,8
2. Bayreuth—Warmensteinbach	22,9	9,68	41,9
3. Falls—Gefrees	5,53	3,45	63,3
4. Holenbrunn—Selb	26,4	11,8	44,7
5. Holenbrunn—Wunsiedel—Leupoldsdorf	10,6	4,46	42,4
6. Kirchenlamitz—Weißenstadt	12,1	5,78	47,9
7. Münchberg—Zell	10,2	4,52	48,1
8. Neuenmarkt—Bischofsgrün	21,0	9,84	46,6
9. Neusorg—Fichtelberg	14,7	7,62	51
10. Oberkotzau—Eger	54,5	28,31	51,9
11. Wiesau—Eger	26,5	10,40	33,2

Man kann aus den Zahlen erkennen, welche starken Hindernisse die Linienführung dieser Bahnen überwinden mußte.

Von den Hauptbahnen weist besonders die Strecke Bamberg—Hof, die die westlichen Ausläufer, vor allem das hügelige Bergland von Münchberg, berührt, die meisten Krümmungen auf. Auch die Linien Reuth—Oberkotzau und Kirchenlaibach—Eger haben viele Kurven. Die Erklärung für den Kurvenreichtum dieser Strecken ist bei Betrachtung der Höhenschichtenkarte des Fichtelgebirges leicht zu erklären. Das Gelände, durch das diese Strecken führen, ist sehr unregelmäßig und stark gegliedert; Hügelketten wechseln mit Tälern in ununterbrochener Reihenfolge ab. Um hohe Steigungsfaktoren zu vermeiden, versuchen diese Strecken entweder im Tal zu bleiben oder die einmal erreichten Höhen beizubehalten. Durch die Ungunst der topographischen Verhältnisse für die Anlage von Eisenbahnen werden also diese Strecken gezwungen, die Geländeunterschiede durch viele Kurven auszugleichen. Im Gegensatz zu diesen Bahnen hat die im W das Gebirge begrenzende Hauptbahn Bayreuth—Neuenmarkt—Wirsberg wenig Kurven.

In nachfolgender Tabelle ist die Anzahl der Bogen angeführt.

Strecke	Kleinster Halbmesser m	Zahl der Bogen insgesamt	Halbmesser bis 1000 m	Halbmesser üb. 1000 m
Regensburg—Hof (Reuth—Oberkotzau)	300	87	61	26
Nürnberg—Eger (Kirchenlaibach—Schirnding)	350	81	60	21
Bamberg—Hof (Neuenmarkt—Oberkotzau)	292	83	72	11
Bayreuth—Neuenmarkt	300	27	19	8

Die Kurvenradien sinken also bei diesen Hauptstrecken nicht unter 250 m herab.

Für die Nebenbahnen ergibt sich ein völlig anders gestaltetes Bild. Sie haben die Aufgabe, die abgelegenen Siedlungen im Innern des Gebirges dem Verkehr zu erschließen. Bei ihrer Linienführung kam es weniger darauf an, geradlinig zu verlaufen, sondern nach Möglichkeit viele Ortschaften miteinander zu verbinden. Der Kurvenreichtum dieser Bahnen steht deshalb in keinem Verhältnis zur Streckenlänge. Die meisten Bogen besitzt die Bahn Falls—Gefrees, von einer Streckenlänge von nur 5,53 km sind nicht weniger als 3,49 km gebogen, das sind 63,3 %.

Durch den Kurvenreichtum ist auch die niedrige Geschwindigkeit der Bahnen bedingt. Auch hier sei das eben Gesagte tabellarisch erhärtet:

Strecke	Kleinster Halbmesser m	Zahl der Bogen insgesamt	davon mit einem Halbmesser unter 500 m	500 bis 1000 m	über 1000 m
1. Bayreuth—Kirchenlamitz (Weiden)	300	32	4	17	11
2. Bayreuth—Warmensteinach	200	75	57	17	
3. Falls—Gefrees	200	14	12	2	
4. Holenbrunn—Selb	300	64	49	14	3
5. Holenbrunn—Wunsiedel—Leupoldsdorf	300	23	9	5	1
6. Kirchenlamitz—Wunsiedel	200	31	24	4	3
7. Münchberg—Zell	250	22	16	4	2
8. Neuenmarkt—Bischofsgrün	200	71	63	8	
9. Neusorg—Fichtelberg	200	55	41	13	1
10. Oberkotzau—Eger	250	97	79	15	3
11. Wiesau—Eger	300	38	6	19	13

Nebenbahnen und Kleinbahnen mit Schmalspur gibt es im Fichtelgebirge nicht[58]).

Steigungsverhältnisse.

Durch den Gebirgscharakter unseres Gebietes steht schon von vornherein fest, daß der Prozentsatz an horizontalen Strecken klein sein muß. Bei einer Länge von 413,23 km sind nur 225,13 km

[58]) Ausgenommen sind einige nur wenige 100 m lange Industriebahnen.

horizontal, das sind 54,5 %. Die Steigungsfaktoren sind durchschnittlich sehr hoch. Am höchsten ist der Steigungsfaktor auf der 28,6 km langen Strecke Neuenmarkt—Wirsberg—Münchberg der Hauptbahn Bamberg—Hof. Die Bahn ersteigt hier auf der Schiefen Ebene bei Marktschorgast bei 7 km Länge eine Höhe von 158 m und erreicht dadurch die für Hauptbahnen zulässige Maximalsteigung von 25 ‰. Bei den Nebenbahnen ist der Steigungsfaktor viel höher, er bewegt sich durchschnittlich zwischen 20 und 28,2 ‰. Er ist am höchsten bei den Strecken Münchberg—Zell und Neuenmarkt—Bischofsgrün mit 28,2 bzw. 27,7 ‰. Durch das Einfügen vieler Anfahrtsrampen vor allem auf den Hauptstrecken stellt sich aber der Steigungsfaktor, auf die Gesamtstrecke bezogen, niedriger.

Die Stationsdichte.

Aus der Stationsdichte kann man wesentlich auf die Verkehrsintensität der Fichtelgebirgsbahnen schließen. Gerade für ein so kleines Gebiet, wie es das Fichtelgebirge darstellt, kann man dadurch gute Schlüsse auf die Stärke des Verkehrs gewinnen. Auf sämtliche Bahnen bezogen, beträgt die mittlere Stationsdichte 3,7 km. Da man aber aus diesem Wert nicht ersehen kann, wie sich die Stationsdichte auf den einzelnen Haupt- und Nebenbahnen verhält, ist es von Vorteil, die Stationsfolge der einzelnen Bahnen gesondert zu bringen.

Es ist vorauszusehen, daß die Stationsdichte auf den Hauptbahnen geringer sein wird als auf den Nebenbahnen, da jene das Gebirge auf den kürzesten Wegen zu durchqueren suchen.

Der Einfachheit halber seien in nachfolgender Tabelle neben der Stationsdichte noch die schon vorher behandelten Steigungsverhältnisse der einzelnen Bahnen angeführt.

Strecke	Länge km	Stationen	Dichte	Steigung ‰
Reuth—Oberkotzau	64,1	10	6,4	10,0
Neuenmarkt—Wunsiedel	47,2	9	5,2	25,0
Bayreuth—Neuenmarkt	21,0	6	3,5	11,1
Kirchenlaibach—Eger	57,7	11	5,2	6,6
Bayreuth—Kirchenlaibach	18,8	5	3,8	10,0
Bayreuth—Warmensteinach	22,9	12	1,9	20,0
Falls—Gefrees	5,5	3	1,8	23,8
Holenbrunn—Selb	26,4	11	2,4	25,0
Holenbrunn-Leupoldsdorf	10,6	5	2,1	6,6
Kirchenlamitz—Weißenstadt	12,1	6	2,1	25,0
Münchberg—Zell	10,2	6	1,7	28,2
Neunmarkt—Bischofsgrün	21,0	7	3,0	27,7
Neusorg—Fichtelberg	14,7	7	2,1	25,0
Oberkotzau—Eger	54,5	10	5,4	15,2
Wiesau—Eger	26,5	6	4,4	8,3

Hieraus ersieht man, daß über die Hälfte der Bahnen über dem Durchschnitt liegen; ausnahmslos alle Stichbahnen, die von den Rändern in das Zentralmassiv führen. Das heißt, daß die Siedlungen in diesem hochgelegenen Gebiete sehr dicht liegen. Die stärkste Dichte

gaben die Strecken Münchberg—Zell, Falls—Gefrees und Bayreuth—Warmensteinach, also alle Strecken, die aus SW und W in das Zentralmassiv eindringen. Mit Ausnahme der Strecke Bayreuth—Neuenmarkt—Wirsberg, die knapp über dem Durchschnitt liegt, haben die anderen drei Hauptbahnen eine verhältnismäßig geringe Dichte. Relativ am günstigsten schneidet hierbei die Strecke Bayreuth—Neuenmarkt ab, bei welcher auf eine Länge von 21,0 km 6 Stationen kommen, während die bedeutendste Hauptbahn durch das Fichtelgebirge, die Linie Reuth—Oberkotzau, die geringste Dichte von 6,4 km aufweist[59]).

Der Verkehr auf den Bahnen.

Der Verkehr zwischen Süd- und Südwest-Deutschland auf der einen und Mittel- und Norddeutschland auf der anderen Seite stößt im Fichtelgebirge auf ein Hindernis, das, wenn man Umwege vermeiden will, überwunden werden muß. Das Fichtelgebirge bildet einen Kreuzungspunkt wichtiger nationaler und internationaler Linien, so z. B. (Berchtesgaden)—München—Berlin und Paris—Prag.

Diese Fernverkehrslinien erleiden nun im Fichtelgebirge durch die ungünstigen topographischen Verhältnisse starke Einbuße an Geschwindigkeit. Damit bei den stärksten Steigungen die Geschwindigkeit nicht zu sehr herabgemindert wird, werden vor allem bei den Schnellzügen Schiebelokomotiven eingesetzt. Der felsige Untergrund, der nur durch eine dünne Humusschicht überdeckt ist, bedingt einen stärkeren Ausbau der Bahnanlagen, wodurch sich die Anlagekosten der Bahn verteuern.

Trotz dieser, den Verkehr erschwerenden Faktoren herrscht auf den genannten Durchgangsstrecken ein reger Schnellzugsverkehr. Er ist am stärksten auf der Strecke Regensburg—Hof mit 5 D-Zugspaaren, dann folgen Neuenmarkt—Hof mit 4, Bayreuth—Neuenmarkt gleichfalls mit 4, Kirchenlaibach—Eger mit 3 D-Zugspaaren und Kirchenlaibach—Bayreuth mit 1. (Siehe Abb. 4.)

Neben den D-Zügen finden wir auf diesen Strecken noch einen regen Personenzugverkehr vor. Einen starken Personenzugverkehr haben auch die Nebenbahnen Bayreuth—Kirchenlaibach (Weiden)[60]) und Hof—Oberkotzau—Eger[61]). Auf sämtlichen übrigen Nebenbahnen, die alle sehr kurz sind, verkehren der geringen Bevölkerungsdichte und damit des geringen Verkehrs wegen nur aus Personen- und Güterwagen gemischte Züge. Bei starkem Güterverkehr erwecken diese Züge sehr oft den Anschein, als ob es Güterzüge wären. Ihre Fahrgeschwindigkeit beträgt durchschnittlich 30 km/std.

Als einzige Motorwagenlinie gilt die Verbindung Wunsiedel mit Holenbrunnm, durch welche Wunsiedel Anschluß an die Hauptbahn

[59]) Diese angeführten Stationen setzen sich besonders bei den Nebenbahnen zu einem großen Prozentsatz nur aus Haltepunkten zusammen, auf denen sich kein Bahnpersonal befindet und wo die Züge nur nach Bedarf halten.

[60]) 8 Zugpaare täglich.

[61]) 7 Zugpaare täglich.

Regensburg—Hof hat. Die kurze Entfernung der beiden Orte und die Bedeutung Wunsiedels bedingen einen regen Zugverkehr zwischen diesen Stationen. Es verkehren täglich 13 Zugpaare, von denen nur ein Zugpaar nicht elektrisch betrieben wird.

Güterverkehr.

Im Gegensatz zu den Nebenbahnen [61]), auf denen neben den Personenzügen nur noch gemischte Züge verkehren, weisen die 4 Hauptbahnen auch Güterzugverkehr, vor allem Eilgüterzüge auf, die besonders während der Nacht das Fichtelgebirge passieren. Die Eilgüterzüge haben nur geringe Bedeutung für unsere Betrachtungen, da sie als Durchgangszüge nur auf wenigen Stationen unseres Gebirges halten.

Es wäre nun von Vorteil, wenn wir sehen könnten, welche Arten von Gütern auf den Fichtelgebirgsbahnen zur Verfrachtung kommen. Dies ist mir leider nicht möglich, da das dazu benötigte Material von den Reichsbahndirektionen Regensburg und Nürnberg, auf die sich das Fichtelgebirge aufteilt, nicht veröffentlicht wird; ich muß mich deshalb auf die Gesamttonnage der einzelnen Strecken beschränken.

Auf die einzelnen Bahnen verteilt, ergibt sich folgendes Bild [63]):

	Güterverkehr in Tonnen	
	Versand	Empfang
Hauptbahnen:		
Regensburg—Hof (Reuth—Hof)	652 837	738 235
Bamberg—Hof (Neuenmarkt—Hof)	193 925	534 584
Nürnberg—Eger (Kirchenlaibach—Eger)	302 333	310 131
Bayreuth—Neuenmarkt	81 277	66 607
Nebenbahnen:		
Wiesau—Eger	401 888	178 256
Holenbrunn—Leupoldsdorf	400 43	121 908
Holenbrunn—Selb	119 048	243 110
Kirchenlamitz—Weißenstadt	88 758	49 393
Münchberg—Zell	27 377	88 533
Falls—Gefrees	13 527	10 818
Neuenmarkt—Bischofsgrün	74 387	51 798
Bayreuth—Warmensteinach	53 961	76 392
Neusorg—Fichtelberg	53 026	64 642
Oberkotzau—Eger	247 725	497 942
Bayreuth—Kirchenlaibach (Weiden)	42 944	30 675

Aus diesen Tabellen ist ersichtlich, daß die Empfangs- und Versandziffern auf den einzelnen Bahnlinien sehr verschieden sind. Eindeutig überwiegt der Versand auf den Nebenbahnen Wiesau—Eger, Holenbrunn—Leupoldsdorf und Kirchenlamitz—Weißenstadt, auf denen

[62]) Mit Ausnahme der Nebenbahnen Hof—Eger, Wiesau—Eger und Bayreuth—Kirchenlaibach, die als Randbahnen im Rahmen unserer Betrachtung nicht als Lokalbahnen bezeichnet werden können.

[63]) Die Zahlen sind für das Geschäftsjahr 1933 der Bahnhofstatistiken errechnet worden. Sie sind addiert worden aus folgenden Rubriken: Gepäckverkehr, Expreßgüterverkehr, Eilstückgüter, Frachtstückgüter, Milchbeförderung, Wagenladungen, Dienstgüterverkehr.

große Massen von Granit zur Verfrachtung kommen. Ähnlich verhält es sich mit den Lokalbahnen Neuenmarkt—Bischofsgrün und Falls—Gefrees, wo sich gleichfalls die Granitindustrie bemerkbar macht. Von den Hauptbahnen hat nur die Linie Bayreuth—Neuenmarkt größeren Versand als Empfang. Bei allen übrigen Bahnen überwiegt der Empfang.

Da aber diese Gesamtzahlen wenig Aufschluß darüber geben, welchen Empfang oder Versand die wichtigsten Stationen unseres Gebirges haben, sind dieselben in nachstehender Tabelle angeführt; in ihr sind gleichzeitig die abgefahrenen Personen enthalten.

		Güterverkehr in Tonnen	
	abgefahr. Personen	Versand	Empfang
Arzberg	47 330	12 710	52 498
Berneck	22 023	4 207	6 102
Bayreuth	314 125	35 418	37 508
Bischofsgrün	19 456	7 089	4 924
Eger	285 459	65 896	36 669
Fichtelberg	145 443	10 038	8 345
Hof	512 855	84 085	347 107
Holenbrunn	54 731	21 438	87 909
Kirchenlamitz Bf.	36 017	62 484	6 664
Kirchenlamitz Stadt	18 840	8 633	21 166
Marktleuthen	23 519	11 602	34 127
Marktredwitz	180 868	64 252	113 701
Münchberg	120 701	16 578	80 241
Neuenmarkt	71 421	10 809	29 027
Oberkotzau	129 361	53 039	18 126
Rehau	96 077	25 804	74 592
Schwarzenbach	24 163	12 548	42 807
Selb-Plösb.	23 363	5 421	14 352
Selb-Stadt	100 892	15 480	7 092
Seußen	17 013	38 520	6 111
Weißenstadt	18 539	15 217	20 409
Wunsiedel	66 566	14 588	30 750
Schirnding	28 577	6 648	21 538

Auch aus diesen Zahlen kann man ersehen, daß fast überall der Empfang überwiegt. Ausnahmen bilden nur wieder die Granitzentren.

Zum Vergleich über die Intensität des Güterverkehrs zu Beginn des 20. Jahrhunderts sind in nachstehender Tabelle die Zahlen des Güterverkehrs aus dem Jahre 1906 einiger Fichtelgebirgsstädte angeführt worden:

Güterverkehr der wichtigsten Bahnstationen des Fichtelgebirges 1906 [64]).

Bahnstation	Versand	Empfang	Bemerkungen
Münchberg—Zell	14 894	7 037	
Seußen	56 523	13 345	Hauptorte der Steinindustrie
Kirchenlamitz	6 519	4 844	
Kirchenlamitz—Weißenstadt	38 648	20 872	
Selb (Stadt)	21 234	86 068	

[64]) Schulze, a. a. O. S. 62.

Selb (Plösberg)	14 948	54 027	Hauptorte der Porzellan- und Textilindustrie
Rehau	28 892	67 665	
Schirnding	4 844	21 691	
Arzberg	12 743	135 570	
Marktredwitz	42 946	135 570	
Wunsiedel	37 741	37 613	

Der Unterschied zwischen den beiden letzten Tabellen ist bei einigen Stationen recht beträchtlich, vor allem in Bezug auf den Versand. Er war bei fast allen Stationen im Jahre 1906 größer als im Jahre 1933. Während die ankommenden Güter stetig zunahmen, stagnierte der Versand oder nahm doch nur allmählich zu. Sehr oft ging er sogar zurück.

Um einen besseren Überblick über die Gesamtstärke des Verkehrs auf den Fichtelgebirgsbahnen zu bekommen, habe ich die Streckenbelastungskarte (siehe Abb. 5) für Donnerstag, den 5. Juli 1934 gezeichnet. Bei Betrachtung der Karte fällt uns sofort das breite Band der Strecke Hof—Regensburg auf; auf dieser Strecke herrscht stärkster Verkehr. Vor allem ist der Güterverkehr auf dieser Linie sehr stark; er ist auf der Teilstrecke Hof—Marktredwitz doppelt so stark wie auf der entgegengesetzten Linie. Der Personenverkehr ist demgegenüber sehr gering. Auch auf der Strecke Kirchenlaibach—Marktredwitz überwiegt der Güterverkehr; auf allen übrigen Strecken ist der Personenverkehr stärker.

3. Linienführung.

Betrachtet man die Bahnen des Fichtelgebirges im großen, so kann man erkennen, daß sie sich im wesentlichen in drei Arten aufteilen. Einmal fallen sofort diejenigen Bahnen ins Auge, die das Fichtelgebirge nur an seiner Peripherie berühren, die aber keinen direkten Einfluß auf das Gebirge ausüben. Von ihnen aus gehen die Stichbahnen, die teils bis in den Kern des Massivs des Fichtelgebirges vordringen, teils nur den Fuß desselben erreichen. Als einzige Ausnahme von dieser Aufgliederung müssen wir die Bahn Hof—Regensburg betrachten, die die Hochfläche des Gebirges in Nord-Südrichtung durchquert. Da dieser Bahn auf dem Teil, der durch das Fichtelgebirge führt, fast jeglicher Gebirgscharakter fehlt, können wir nur die kleinen Stichbahnen als eigentliche Fichtelgebirgsbahnen betrachten. Sie vermitteln den Verkehr zwischen den Siedlungen innerhalb dieses Gebirgsraumes mit den großen Durchgangslinien, die den Zusammenhang mit der Umwelt herstellen. Auch die Lokalbahn Holenbrunn—Selb kann man nicht zu dieser Aufgliederung rechnen, da sie vom Zentralstock hinwegführt.

Es wurde schon erwähnt, daß die eigentlichen Fichtelgebirgsbahnen ihrer Linienführung nach in 2 Gruppen zu zerlegen sind. Bei den Bahnen, die bis in das Innere des Massivs vordringen, macht sich der Einfluß der tiefeingeschnittenen Flußtäler weitgehendst bemerk-

bar. Weißer Main, Steinach und Fichtelnaab haben sich als gute Leitwege für die Eisenbahnanlagen erwiesen. Nur mit Hilfe dieser Täler war es möglich, 3 Stichbahnen bis weit in das Massiv vorzutreiben. Es sind dies die Strecken Neusorg—Fichtelberg im Fichtelnaabtal, Bayreuth—Warmensteinach im Steinachtal und Neuenmarkt—Bischofsgrün im Tale des Weißen Main. Es ist leicht erklärlich, daß die Täler der soeben aufgezählten Flüsse nur bis zu einem gewissen Grade als Basen für die Linienführung der Bahnen dienen können. Nach dem Innern des Massivs zu werden die Täler immer schmaler und unausgebildeter, sodaß sie schließlich für die Anlage von Bahnlinien keinerlei Bedeutung besitzen. Im übrigen muß aber gesagt werden, daß die Flüsse des Fichtelgebirges günstig auf die Verkehrsentwicklung eingewirkt haben.

Den 3 Bahnen, die bis in das Innere des Massivs hineinführen, stehen 4 andere zur Seite, die nur den Fuß des eigentlichen Gebirges erreichen, bzw. an demselben entlangführen. Zwei von ihnen streben das Gebirge von Westen, bzw. Nordwesten an. Es sind dies die Linien Falls—Gefrees und Münchberg—Zell. Die restlichen zwei stoßen von Osten, bzw. Nordosten aus in den inneren Teil der Hochfläche vor. Am Südostfuße des Gallensteiner Waldes und des Waldsteingebirges führt die für die Wirtschaft des Fichtelgebirges sehr bedeutungsvolle Stichbahn Kirchenlamitz—Weißenstadt entlang, während der Nordwestrand des Kösseinemassivs von der Bahn Holenbrunn—Leupoldsdorf begleitet wird. Im folgenden sei die Linienführung der einzelnen Fichtelgebirgsbahnen behandelt.

Bahnen, die an Flüssen entlang in das Zentralmassiv führen:

Neuenmarkt—Bischofsgrün
Bayreuth—Warmensteinach
Neusorg—Fichtelberg

Bahnen, die an den Gebirgsstock heranführen:

Falls—Gefrees
Münchberg—Zell
Kirchenlamitz—Weißenstadt
Holenbrunn—Leupoldsdorf

Bahnen, die an der Peripherie des Gebirges entlangführen:

Hof—Bamberg
Neuenmarkt—Bayreuth
Nürnberg—Eger
Hof—Eger
Bayreuth—Kirchenlaibach (Weiden)
Wiesau—Eger
Hof—Regensburg
Holenbrunn—Selb

Neuenmarkt—Bischofsgrün.

Die 21 km lange Bahn Neuenmarkt—Bischofsgrün verfolgt zunächst bis Berneck das relativ breite Tal des Weißen Main im

wesentlichen auf der rechten Talseite, muß aber auf einer kurzen Strecke auf das linke Ufer überwechseln, da sich in der Nähe der Station Himmelskron der Fluß stark an den rechten Talhang anlehnt, sodaß hier kein Raum für die Bahn vorhanden ist. Wenig oberhalb von Himmelskron fließt der Weiße Main dicht an den linken Talhang angelehnt, sodaß die Bahn teilweise mehr als 1 km vom Fluß entfernt verläuft. Bei Berneck ändern sich die Verhältnisse. Hier beginnt der eigentliche Anstieg zum Innern des Massivs. Das Flußtal verengt sich sehr stark, sodaß von diesem Ort an Bahnlinie, Landstraße und Fluß unmittelbar nebeneinander verlaufen. Waren bis Berneck kaum nennenswerte Höhenunterschiede zu überwinden, so muß die Bahn von hier aus nach dem Innern zu auf einer Strecke von 10 km eine Höhendifferenz von 220 m überwinden. Das bedeutet im Durchschnitt einen Steigungsfaktor von 20 ‰, während die stärkste Steigung von 28 ‰ auf der Strecke zwischen Röhrendorf und Bischofsgrün angetroffen wird. Die Bahn steigt bis zu einer maximalen Höhe von 596 m über dem Meeresspiegel an.

Bayreuth—Warmensteinach.

Diese Nebenbahn verläßt Bayreuth in nördlicher Richtung, biegt dann nach O um und führt von nun ab auf der rechten Seite des Steinachtales im allmählichen Anstieg teils im Tale, teils an den Talhängen entlang. Bei Mengersreuth stößt sie auf die südlichen Ausläufer des Goldkronachgebirges, die Fluß, Landstraßen und Eisenbahn zwingen, ihre Südostrichtung zu ändern und nach N auszubiegen. Da nun auf der rechten Seite des Flusses nur noch Platz für die Straße ist, führt die Bahn auf der linken Seite weiter. Auf dieser 15,63 km langen Strecke wird ein Höhenunterschied von 112 m überwunden. Von nun ab führt die Bahn in steilem Anstieg in den Gebirgskern hinein, nähert sich jedoch bald wieder dem Flußtal, um von nun an stetig in unmittelbarer Nähe von Straße und Fluß, im engen Tale bis zum Endpunkt Warmensteinach anzusteigen. Sie überwindet von Sophiental bis Warmensteinach, einer Strecke von 13,27 km einen Höhenunterschied von 98 m, sodaß der Höhenunterschied auf der ganzen 22,91 km langen Strecke 210 m beträgt; es ergibt sich daraus ein Steigungsfaktor von 13 ‰.

Neusorg—Fichtelberg.

Diese Stichbahn zweigt in Neusorg von der Hauptlinie Nürnberg—Eger ab und versucht auf kürzestem Wege das Tal der Fichtelnaab zu erreichen, in welches sie in allmählichem Abstieg führt. Sie folgt in unmittelbarer Nähe langsam absteigend dem Lauf des Flusses bis zum Orte Mehlmeisel. Hier verläßt sie das Naabtal und führt in steilem Anstieg zur Hochebene empor. Auf dieser letzten Teilstrecke, die 1608 m lang ist, überwindet sie einen Höhenunterschied von 38 m; das entspricht dem hohen Steigungsfaktor von 25 ‰. Die Bahn erreicht Fichtelberg in einer Höhe von

670 m. Auf der ganzen 14,7 km langen Strecke überwindet sie also einen Höhenunterschied von 113 m.

Falls—Gefrees.

Die nur 5,33 km lange Nebenbahn führt von der Hauptbahn Bamberg—Hof an den Westrand des Zentralmassivs heran. Sie passiert in stetigem Fall die Senke, die den Frankenwald vom Fichtelgebirge trennt. Die größte Steigung (in Richtung Gefrees—Falls) von 26,1 ‰ befindet sich zwischen Streitau und Gefrees.

Münchberg—Zell.

Die Lokalbahn Münchberg—Zell führt im NW des Fichtelgebirges an die westlichen Ausläufer der Waldsteinkette heran. Sie ist mit einer Länge von 10,105 km eine der kürzesten Fichtelgebirgsbahnen. Bis zum km 1,401 verläuft die Strecke fast eben; von diesem Punkte ab steigt sie aber bis zur Station Eiben sehr steil an. Auf eine Entfernung von 1,129 km überwindet sie einen Höhenunterschied von 26 m, der stärkste Steigungsfaktor beträgt auf diesem Teilabschnitt auf einer Länge von 145 m 28,5 ‰. Von Eiben führt die Bahn in starkem Gefälle bis zur Station Weißdorf, dem tiefsten Punkt der Strecke (524,5 m), betritt hier das Saaletal, verläßt dieses jedoch bald wieder, um auf das linke Ufer eines Nebenbaches überzuwechseln; in dessen Tal wird dann in stetigem Anstieg die Station Sparneck erreicht. Von Sparneck führt die Bahn immer in SSW-Richtung bei dauernder Steigung über Reinersreuth zur Endstation Zell. Auf die ganze Strecke bezogen, überwindet diese Lokalbahn einen Höhenunterschied von 75,38 m. Im Gegensatz zu allen anderen Bahnen, die mehr oder weniger durch Wald führen, bewegt sich diese Bahn ausschließlich auf der kahlen Hochfläche entlang.

Kirchenlamitz—Weißenstadt.

Die Bahn Kirchenlamitz—Weißenstadt führt von der Hauptbahn Regensburg—Hof in südöstlicher Richtung am Ostabhange der Waldsteinkette und immer auf der rechten Seite der Bezirksstraße entlang. Sie verläßt den Bahnhof Kirchenlamitz in einer Höhe von 559 m und steigt dann 131 m bis Buchhaus, das auf einem Ausläufer der Waldsteinkette liegt. Der Steigungsfaktor auf dieser Strecke beträgt durchschnittlich 25 ‰. In Buchhaus ist der höchste Punkt der Bahn erreicht; hier befindet sich die Wasserscheide zwischen Lamitz (Saale) und Eger. Die Bahn geht nun in steilem Abfall bis 2 km vor die Bucht von Weißenstadt, wo sie von neuem stark ansteigt, um dann stark abfallend Weißenstadt in 630 m Höhe zu erreichen. Die Bahn überwindet also auf der ganzen Strecke einen Höhenunterschied von 71 m.

Holenbrunn—Wunsiedel—Leupoldsdorf.

Diese 10,5 km lange Strecke ist sehr ausgeglichen; sie weist nur wenig Steigungen auf. Der Endpunkt Leupoldsdorf liegt 5 km höher als der Ausgangspunkt Holenbrunn. Bis Tröstau führt die Bahn durch das Röslatal. In der Nähe von Tröstau überschreitet sie die Röslau und führt bis zum Endpunkt an ihrem rechten Ufer entlang.

Hof—Neuenmarkt.

Wenn die Hauptbahn Bamberg—Hof unser Gebirge auch nur berührt, so sei doch auf die Linienführung derselben in diesem Zusammenhange hingewiesen, da von ihr aus zwei Stichbahnen in das Fichtelgebirge führen. Außerdem durchquert sie einen Raum, der eine Mittellage zwischen Frankenwald einerseits und Fichtelgebirge anderseits einnimmt. Der Vollständigkeit halber sei sie hier behandelt. Die Bahn begleitet zunächst von Hof aus das Saaletal über Oberkotzau und Schwarzenbach, dessen Windungen ausgefahren werden. An der Mündung der Pulschnitz verläßt sie das Tal der Saale, welche sie dreimal überschritten hat, um von nun ab das Tal der Pulschnitz über Münchberg hinaus auszufahren. Langsam steigt die Bahn im Saaletal an und hat bis Münchberg nur eine Höhendifferenz von 40 m zu überwinden (Hof 480 m, Münchberg 538 m). Die Steigung nimmt im Tale der oberen Pulschnitz zu, das bis fast zum Talkopf ausgefahren wird. Nunmehr nimmt die Bahn südliche Richtung und steigt zwischen Schödlaß, das noch im Tale liegt und Stammbach bis zu einer Höhe von 600 m an. Jetzt beginnt zunächst ein langsamer Abfall bis zu der Station Marktschorgast die noch 549 m hoch gelegen ist. Von hier aus beginnt der Steilabfall nach Neuenmarkt—Wirsberg. Auf einer nur 7 km langen Strecke wird ein Höhenunterschied von 155 m überwunden. Hier finden wir in der „Schiefen Ebene" die bedeutendste Kunstanlage der Eisenbahn in unmittelbarer Nähe des Fichtelgebirges. In stetigem Fall senkt sich die Bahn mit einem Faktor von 28 ‰ nach Neuenmarkt hinab, sodaß es einem Zuge unmöglich ist, ohne weiteres dieses Streckenstück in Richtung Neuenmarkt—Hof zu bewältigen. Aus diesem Grunde ist man gezwungen, die Züge mittels Hilfslokomotive zu schieben (Schiebestrecke).

Neuenmarkt—Bayreuth.

Bei Neuenmarkt zweigt die Bahn Neuenmarkt—Bayreuth—Nürnberg ab, die im wesentlichen dem Tale der Trebgast folgt. Sie ist eine ausgesprochene Talbahn, die sich aber stellenweise dicht an den Talhang anlehnt. Sie führt durch ein Tal, das im Verhältnis zu den Tälern des Fichtelgebirges breit ist und das von ausgedehnten Wiesen und Weiden eingenommen wird. Da Neuenmarkt und Bayreuth gleich hoch gelegen sind, können wir in der Linienführung dieser Bahn keine Sonderheiten feststellen.

Nürnberg—Eger.

Diese 57,7 km lange Hauptbahn führt bei der Station Kirchenlaibach an die südöstlichen Ausläufer des Zentralmassivs heran. Sie verläßt Kirchenlaibach in nordöstlicher Richtung und führt immer allmählich ansteigend durch waldreiches Gelände über Haidnaab nach Immenreuth. Sie erreicht hier die 500 m Höhenlinie und versucht diese beizubehalten. Dies kann aber nur geschehen durch Umgehung der Geländeunterschiede, d. h. daß die Bahn von der geraden Linienführung abweicht und Umwege macht. (Abb. 6.) Beim Dorfe Aigen kreuzt die Fernverkehrsstraße No. 15 die Bahnlinie, sie führt auf einer Straßenbrücke über die Bahn hinweg. Bei Wappenöst stellen sich die südöstlichen Ausläufer des Zentralmassivs quer zur Linienführung dieser Hauptbahn, so daß die Bahn genötigt ist, die Hindernisse zu überwinden. Sie tut das durch Anlegung hoher Dämme und tiefer Einschnitte. Aber kurz vor der Station Wappenöst mußte sogar ein Tunnel angelegt werden, um den aus der Umgebung um 40 m herausragenden Armannsberg zu überwinden. Der Tunnel hat eine Länge von 841 m. Da das Gelände jenseits des Tunnels noch weiter ansteigt, wurde die Linienführung im Tunnel nicht horizontal, sondern allmählich ansteigend durchgeführt. Beim Verlassen des Tunnels wird noch ein Berg durch einen 20 m tiefen u. 120 m langen Einschnitt überwunden. Von der Mitte dieses Einschnittes führt dann die Bahn allmählich zum Tal der Fichtelnaab und überschreitet den Fluß auf einem 8 m hohen Viadukt. Im langsamen Anstieg versucht die Bahn die Ausläufer des Kösseine- und Waldsteinmassivs zu überwinden. Auch hier mußte bei Langentheilen ein aus der Umgebung um 34 m herausragender Berg durch einen 761 m langen Tunnel überwunden werden. Die Bahn erreicht hier in dem Tunnel nach einer Länge von 125 m ihre höchste Erhebung und führt nun in allmählichem Abfall auf hohen Dämmen, die eine Höhe bis zu 15 m erreichen, zum Eisenbahnknotenpunkt Marktredwitz. Bei der Station Seußen erreicht sie das Kösseinetal, führt dann auf der rechten Seite des Flusses entlang bis Mühlbach. Hier tritt sie ins Tal der Eger und erreicht bald darauf Eger selbst.

Hof—Rehau—Eger.

Diese Nebenbahn, die nur teilweise im NO durchs Fichtelgebirge führt, ist in ihrer Linienführung sehr gleichbleibend. Bis Oberkotzau führt sie im Tal der Saale zuerst auf dem linken, dann auf dem rechten Ufer entlang. Von dieser Station ab führt sie auf dem rechten Ufer der Schwesnitz entlang immer allmählich ansteigend bis Rehau. Östlich von Rehau wird das Tal des Purlbaches durch einen hohen Damm überwunden, und im stetigen Anstieg führt die Bahn auf einer wald- und kurvenreichen Strecke über Schönwald nach Selb—Plösberg. Von Selb führt sie dann auf sehr gering ansteigender Strecke nordostwärts zur böhmischen Stadt Asch. Sie erreicht hier ihre höchste Erhebung mit 639,6 m und führt nun in allmählichem

Gefälle in südöstlicher Richtung über Haslau und Franzensbad zur Eger hinab, überwindet diese durch einen hohen Viadukt, um dann im allmählichen Anstieg im Gemeinschaftsbahnhof Eger zu enden. Auf die ganze Strecke bezogen, fällt diese 54,5 km lange Bahn um 33 m.

Bayreuth—Kirchenlaibach.

Die 18,8 km lange Verbindungsbahn Bayreuth—Kirchenlaibach verläßt Bayreuth in 344,8 m Höhe und führt in südöstlicher Richtung immer ansteigend über Stockau und Seybothenreuth nach Kirchenlaibach, einer Station der Hauptbahn Nürnberg—Eger. Sie führt streckenweise im Tal des Roten Mains entlang, später in den Tälern kleiner Zuflüsse des Roten Mains und der Naab unter mehrmaliger Überschreitung derselben. Die Maximalsteigung beträgt 10 ‰. Auf die ganze Strecke bezogen überwindet die Bahn einen Höhenunterschied von 117 m. Sie begrenzt das Fichtelgebirge im Südwesten.

Wiesau—Eger.

Bei der Station Wiesau zweigt die Nebenbahn Wiesau—Eger von der Hauptbahn Regensburg—Hof ab. Diese 27 km lange Strecke liegt auf den südöstlichen Abhängen des Fichtelgebirges, hat nordöstliche Richtung und senkt sich in den Talkessel von Eger. Sie verläßt den Bahnhof Wiesau in allmählichem 6 km langen Anstiege und erreicht auf halber Strecke zwischen Wiesau und Mitterteich ihren höchsten Punkt. Von nun an fällt sie stetig; bei Mitterteich führt die Staatsstraße, die von Tirschenreuth nach Waldsassen geht, über die Bahn hinweg. Bei der Station Steinmühle wird die Wondreb erreicht, und in deren Tal führt die Bahn immer auf dem linken Flußufer entlang über Waldsassen und Schloppenhof auf zahlreichen Dämmen und durch tiefe Einschnitte nach Eger. Auf dieser 27 km langen Strecke wird ein Höhenunterschied von nur 36 m überwunden. Die Maximalsteigung beträgt 8,3 ‰.

Hof—Regensburg.

Es wurde bereits erwähnt, daß die Bahnen des Fichtelgebirges nicht unwesentlich von Flußtälern beeinflußt werden; auch die Bahn Hof—Regensburg, die einen Teil unseres Gebietes durchquert, ist in ihrer Linienführung beim Eintritt in den Bereich des Fichtelgebirges durch ein Flußtal beeinflußt worden. Sie benutzt im wesentlichen das Tal der Lamitz, um in die Hochfläche des Fichtelgebirges zu gelangen. Von Hof aus führt sie zunächst nach Süden im Tal der Saale entlang, biegt aber bald in ein Seitental ab, das von der Lamitz durchflossen wird. Diesem Fluß folgt sie nicht direkt, nähert sich ihm aber am Durchgang durch die Senke zwischen Kleinem und Großem Kornberg. Der Anstieg vom Saaletal bis zu dieser Senke geht gleichmäßig sanft vor sich, sodaß man kaum den Anstieg zur Hochfläche spürt.

Kurz nach ihrem Eintritt in die Hochfläche beginnt sich die Bahn zum Tal der jungen Eger zu senken, die mittels eines Viadukts überquert wird. Nunmehr beginnt der Anstieg zur Wasserscheide, die die Eger von der Rösla trennt. Auch hier sind keinerlei große Höhendifferenzen zu überwinden, sodaß die Überquerung der Wasserscheide ohne große Schwierigkeiten vor sich geht. Vom Tal der Rösla aus führt die Bahn auf einer Fastebene nach Marktredwitz. Etwas südlich von dieser Stadt wird die Kösseine überquert, und nun folgt der langsame Anstieg zum Paß von Großschattengrün, durch den die Bahn den Bereich des Fichtelgebirges verläßt. Auf Grund der einfachen Linienführung müssen wir dieser Bahn jeglichen Charakter als Gebirgsbahn absprechen. Dies wird noch erhärtet durch die Tatsache, daß der Anteil der gebogenen Strecken unter dem Durchschnitt der übrigen Fichtelgebirgsbahnen liegt.

Holenbrunn—Selb.

Diese Bahn passiert im wesentlichen ein unregelmäßiges Gebiet, sodaß sie gezwungen ist, nicht unbedeutende Höhenunterschiede zu überwinden. Kurz hinter der Station Göpfersgrün steigt sie mit einem Steigungsfaktor von 25 $^0/_{00}$ stark an, erreicht bei Johanneszeche ihren höchsten Punkt und senkt sich dann nach Thiersheim hinab, das in einer Niederung gelegen ist. Hinter Thiersheim steigt sie abermals auf einer kurzen Strecke stark an und führt nun bis Höchstädt auf der Höhe entlang. Nunmehr folgt der Steilabfall in das Tal des Lehstenbaches, in dem die Station Schwarzenhammer angestrebt wird. Nach kurzem Verlauf in diesem Tal erreicht die Bahn das Selbtal, das bis kurz vor Selb ausgefahren wird. Wenige Kilometer vor dieser Stadt hebt sich die Bahn mit einem Steilanstieg auf die Höhe, um auf diese Weise die Stadt Selb zu umfahren, deren Bahnhof nördlich gelegen ist.

4. Der Einfluß der Haupt- und Nebenbahnen auf die Wirtschaft.

Auch der reichste Wirtschaftsraum kann nicht ausgenützt werden, wenn er keine Verkehrsmittel zu seiner Erschließung besitzt. Je spärlicher und primitiver diese sind, desto kleiner ist der Absatzbereich seiner Erzeugnisse.

Ein Beweis hierfür ist unser Fichtelgebirge. Es besitzt eine mannigfaltige Industrie. Diese hat sich jedoch nicht frei entwickeln können, da der bayerische Staat seine Verkehrswege nicht entsprechend gefördert hat [65]). Aus diesem Grunde konnten sich auch keine größeren Städte entwickeln. Trotz seiner günstigen Lage als Grenzgebiet zwischen Süd- und Mitteldeutschland ist das Fichtelgebirge nur als Durchgangsland zu betrachten. Bei der Erbauung der Haupteisenbahnlinien hat man auf die Fichtelgebirgsstädte wenig Rücksicht ge-

[65]) Siehe Industriegebiet um Selb.

nommen. Man hat die Linien so gebaut, daß sie das Gebirge auf dem kürzesten und praktischsten Wege durchqueren.

Drei Hauptbahnen benutzen unser Gebirge als Durchgangsland. Die wichtigste Linie ist die Nord-Süd-Bahn, die von Berlin aus über Leipzig, Hof, Marktredwitz und Regensburg nach München führt und größte Verkehrsintensität aufweist.

Die zweite Hauptbahn ist die Strecke Hof—Bamberg—Heidelberg; sie führt im Westen des Gebirges vorbei.

Als letzte wäre die Linie Nürnberg—Marktredwitz—Eger zu erwähnen. Vor dem Kriege wurde diese Strecke von Reichsdeutschen stark benutzt, die nach den böhmischen Bädern zur Kur fuhren. Nach dem Kriege hat sich der Verkehr sehr vermindert.

Die Hauptlinien dienen dem Fern- und Schnellverkehr und verbinden die Kultur- und Industriezentren miteinander. Bei der Trassierung der Strecken galt als erste Voraussetzung, die Verkehrsspannungen auf ein Minimum herabzudrücken. Ferner mußte bei der Linienführung größtmögliche Geradlinigkeit vorherrschen. Kleinere und selbst Mittelstädte, die nicht an der Trassierungslinie lagen, wurden durch den Schnellverkehr vernachlässigt.

Das markanteste Beispiel hierfür ist Wunsiedel. Es machte große Anstrengungen, Schnittpunkt der beiden Hauptlinien zu werden. Auch die Bemühungen, wenigstens Station der Nord-Süd-Bahn zu werden, scheiterten vor allem an dem Widerstande Nürnbergs. Man führte diese Bahn zum Leidwesen der Bevölkerung Wunsiedels 3 km östlich von der Stadt an Holenbrunn vorüber und baute nach Wunsiedel nur eine Stichbahn.

Während sich bei der Linienführung der Hauptbahnen die Erbauer nur von rein geographischen und praktischen Erwägungen haben leiten lassen, ist der Bau unserer Lokalbahnen auf ganz andere Gesichtspunkte zurückzuführen.

Die Lokallinien sind Industriebahnen und haben die Aufgabe, die Produkte aus den Erzeugungs- und Verarbeitungsgebieten zu den Hauptstrecken zu schaffen. Bei den mannigfaltigen und ertragreichen Industriezweigen, die in unserem Gebirge heimisch sind, war es rentabel, Stichbahnen in das Innere oder an die Peripherie zur Hebung des Verkehrs und zur vollkommenen Erschließung des Gebirges und seiner verschiedenen Produkte zu bauen.

Da die Hauptbahnen in unserem Gebiete ziemlich peripher liegen und daher ihre Linienführung die wichtigsten Städte nicht berührt, haben sie von vornherein für die Interessen der Fichtelgebirgswirtschaft nicht die Bedeutung, die man ihnen beilegen möchte.

Das beste Los von den Fichtelgebirgsstädten hat zweifellos Marktredwitz gezogen, allerdings auf Kosten Wunsiedels, der ehemaligen Sechsämterhauptstadt und des natürlichen Mittelpunktes des ganzen Gebietes. Als Kreuzungspunkt der beiden Hauptbahnen Berlin—München und Paris—Prag hat sich dieser Marktflecken von einem unbedeutenden Dorfe zahlenmäßig und auch wirtschaftlich zur bedeutendsten Industriestadt emporgeschwungen. In Zukunft muß man Marktredwitz wohl als Hauptort des Fichtelgebirges ansehen. Es besitzt

Webereien und Baumwollspinnereien, ferner Eisengießereien, Maschinen-, Porzellan-, Spiralfedern-, Chamottefabriken, Brauereien und die älteste chemische Fabrik Deutschlands. Mit nahezu 13 000 Einwohnern ist es neben Selb (15 000 Einwohner) die zweitgrößte Stadt des Gebirges. Durch die Tatkraft seiner Bürger und den Weitblick seiner führenden Männer beginnt Marktredwitz der nordbayerischen Industriemetropole Hof ernsthaft Konkurrenz zu machen.

Auch Schwarzenbach a. S. im Norden des Gebirges hat die günstige Lage an der Hauptbahn Bamberg—Hof voll ausgenutzt und sich im Schatten Hofs zu einem Industrieorte mit hervorragender Stein- und Textilindustrie entwickelt, die im raschen Aufblühen begriffen ist.

An derselben Bahnstrecke liegt die Bezirksstadt Münchberg, der Hauptsitz der Fichtelgebirger Baumwollbuntweberei, die sich mit Herstellung aller einschlägigen Artikel (wie Stoffe, Decken, Spitzen usw.) befaßt und ein großes Absatzgebiet hat.

Wenden wir uns nun den Nebenbahnen zu. Hier wäre vor allem die Linie Hof—Eger zu erwähnen, durch die die Bezirksstadt Rehau in der NNO-Ecke Vorteile gezogen hat. Dieser Stadt kommt besonders die Nähe des Industriebezirkes um Selb zustatten.

Rehau ist Mittelpunkt des Holzhandels. Die aus Tausenden von Stämmen gewonnene Holzwolle wird hier zu Matten, Schuhen und Sohlen verarbeitet. Das Holz, das zum größten Teile aus den Waldungen des Fichtelgebirges, aus den Wäldern des Großen und Kleinen Kornberges, aber auch aus Böhmen mit Bahn und Lastauto nach Rehau kommt, wird auf dieser Bahn vor allem nach Sachsen in ungeheuren Mengen verfrachtet. Neben der Holzindustrie spielen Porzellanindustrie, Gerbereien und Schuhfabriken eine bedeutende Rolle.

Für den Bau der meisten dieser Bahnen war die Industrie der Steine und Erden ausschlaggebend. Das Schwergewicht dieser Industrie liegt in dem Bereiche Wunsiedel—Weißenstadt—Kirchenlamitz mit dem Hauptsitze in Wunsiedel. Dieser Industrie verdankt zum großen Teile die Nebenbahn Kirchenlamitz—Weißenstadt ihre Entstehung. Schon bald nach Inbetriebnahme waren die Verfrachtungsziffern so hoch, daß die Zinsen und Betriebskosten ihre Deckung fanden. Zu nennen sind besonders die Granitsteinbrüche am Epprechtstein bei Kirchenlamitz und die von Schönlind bei Weißenstadt, deren Steine ihrer hohen Brauchbarkeit wegen für Kunstbauten hochgeschätzt waren und deshalb stark gehandelt wurden. Früher gelangte der Granit auf der Hauptbahn Weiden—Hof, an der Kirchenlamitz liegt, nach allen Richtungen zum Versand. Heutzutage ist aber der Export des Granits (nach Österreich) wegen der hohen Zölle eingestellt; im S ist die Konkurrenz der oberpfälzischen und niederbayrischen Steinbrüche zu groß, also bleibt nur die Richtung nach N und W und in Anbetracht der südnördlichen Linie Weiden—Hof, also der Norden die Richtung, die hier in Betracht kommen konnte[66]).

[66]) Hacker, Geschichte der Stadt Wunsiedel, S. 246.

Auch die Lokalbahn Falls—Gefrees dient vorzugsweise der Granitindustrie auf der Reuth, vor allem aber auch zur Beförderung von Fertigfabrikaten der Maschinen- und Stahlwarenindustrie und der Sägewerke, die sich im Bereich dieser Bahnlinie befinden.

Von größter Wichtigkeit für die Wirtschaft des Fichtelgebirges, besonders aber für Wunsiedel und Selb, war der Bau der Strecke Wunsiedel—Thiersheim—Höchstädt—Selb.

Zwischen den an der Bahnlinie interessierten Gemeinden ist ein langjähriger und heftiger Streit wegen der Linienführung entbrannt, und zwar besonders zwischen Wunsiedel und seinem ewigen Widersacher Marktredwitz. Wunsiedel, das vergebens versucht hatte, Station einer Hauptbahn zu werden, strebte mit allen Mitteln danach, wenigstens im Lokalbahnnetz eine führende Rolle zu spielen. Es ist der Initiative Wunsiedels zu danken, daß die bayrische Regierung veranlaßt wurde, die Projektierung und den Bau der Bahn durchzuführen. Aus dieser Bahn zog besonders das Industriegebiet Selb mit seiner weltbekannten Porzellanindustrie regen Nutzen. Durch diese Lokallinie erhielt Selb bei Holenbrunn Anschluß an das Hauptbahnnetz. Für die Prozellanfabriken hat dies den großen Vorteil, daß jetzt ihre Rohmaterialien, wie Ton aus der Oberpfalz, Quarz aus Skandinavien und Kohlen aus deutschen Brikettwerken, vor allem aus Sachsen, viel schneller und billiger nach Selb transportiert werden können als früher. Auch die Absatzmöglichkeiten der Fertigfabrikate nach allen Richtungen haben sich dadurch wesentlich gehoben.

Neben der Porzellanindustrie war es das Vorkommen des Speckstein bei Göpfersgrün, der einzigen Fundstelle in Europa, das den Bau der Bahn nötig machte.

Bis zu einem gewissen Grade ist auch die Strecke Neusorg—Fichtelberg als Industriebahn anzusprechen. An dieser Strecke liegt Brand, das eine immer mehr aufblühende Steinindustrie besitzt.

Die übrigen Lokalbahnen dienen dagegen fast ausschließlich dem Fremden- und Ausflugsverkehr. Erwähnenswert ist die Linie Bayreuth—Warmensteinach, die besonders im Winter von Sportlern stark benutzt wird und auf der sogar Sonderzüge aus Nürnberg verkehren, ferner Neuenmarkt—Bischofsgrün und Münchberg—Zell. Alle diese Bahnen, deren Ausgangsstationen an Hauptbahnen liegen, führen zum Zentralstock des Gebirges und erfreuen sich während der Reisezeit starken Verkehrs.

5. Die Eisenbahn im Landschaftsbilde.

Durch die Bahnlinien wird das Landschaftsbild oft wesentlich verändert. Diese Veränderung wird hervorgerufen durch die Anlage von Dämmen, Einschnitten, Brücken, Tunnel usw.

Sämtliche Fichtelgebirgsbahnen besitzen mehr oder weniger stark ausgeprägte Dämme, die gebaut wurden, um die Geländeunterschiede auszugleichen, damit die Linienführung der Bahn nicht beeinträchtigt würde. Hervorgehoben seien nur die Steindämme der Schiefen Ebene

bei Marktschorgast und der Bibersbachdamm der Linie Regensburg—Hof, unweit Wunsiedel, der 800 m lang und 32 m hoch ist.

Um den Steigungsfaktor der Bahn zu verringern, werden häufig Einschnitte in das Gelände gemacht, das nun die Bahn ungehindert passieren kann. Einer der markantesten Einschnitte ist der bei Wintersreuth auf der Strecke Regensburg—Hof in der Nähe von Wunsiedel, mit einer Tiefe von 21 m. Einen anderen Einschnitt finden wir bei Sinatengrün auf der Lokalbahnstrecke Holenbrunn—Selb.

Stellt sich der Linienführung der Bahn ein Gebirgszug entgegen, der schwer umgangen werden kann, so wird er durch einen Tunnel durchbrochen. Unser Fichtelgebirge besitzt 2 Tunnel. Beide befinden sich auf der Strecke Nürnberg—Eger; der eine beginnt bei der Ortschaft Oberwappenöst und ist 841 m lang, während der andere sich 7,5 km weiter beim Ort Langentheilen befindet und 761 m lang ist. Der Bau dieser Tunnel bereitet hinsichtlich der Entwässerung und Auszimmerung und infolge starken Gebirgsdruckes und Wasserzudranges große Schwierigkeiten. Man mußte die Tunnel durch zersetztes Gebirge der Phyllitformation treiben [67]).

Auch die an den Strecken gelegenen Bahnhöfe verändern das Landschaftsbild. Sie werden ihrer Verkehrslage nach in Kreuzungspunkte, Gabelstationen, Kopfstationen und Zwischenstationen gegliedert [68]).

Marktredwitz ist der wichtigste Kreuzungspunkt; Oberkotzau und Neuenmarkt—Wirsberg sind Gabelstationen. Kopfstationen bilden sämtliche Endpunkte der Lokalbahnen, während alle anderen Stationen als Zwischenstationen zu bezeichnen sind.

Neben den Bahnhöfen sind besonders die Brücken als Kunstbauten zu nennen, die der Landschaft durch ihre Vielgestaltigkeit ein besonderes Gepräge verleihen. Man baut sie aus Stein, Beton und Eisenbeton. Von einzigartiger Schönheit sind die steinernen Viadukte, die in hohen Bögen ein breites Flußtal überspannen und weithin sichtbar sind. Unser Fichtelgebirge weist mehrere dieser Viadukte auf; die bemerkenswertesten sind der Egerviadukt auf der Straße Oberkotzau—Eger östlich von Eger, mit 22 m Höhe und 18 Öffnungen bis zu 22 m Lichtweite und die Egerbrücke bei Marktleuthen, welche 24 m hoch ist und 5 weitgespannte Halbkreisbogen aufweist [69]). Beachtenswert ist auch die 39 m hohe Fichtelnaabbrücke bei Riglasreuth der Hauptbahn Nürnberg—Eger.

Auf die Bahnlinien des gesamten Gebietes entfallen 130 Brücken, von denen 124 Fluß- und 6 Straßenüberbrückungen sind. Von den Hauptstrecken hat die Strecke Nürnberg—Eger die meisten aufzuweisen, bei der eine Brücke auf 3,4 km kommt; dann folgt die Regensburg—Hof-Strecke mit einer Brücke auf 4,93 km. Die größte Brückendichte weist die Lokalbahnlinie Wunsiedel—Leupoldsdorf auf, bei der eine Brücke auf 0,95 km kommen.

---

[67]) Marggraff, H., Die Königl. Bayrischen Staatseisenbahnen, München 1894.

[68]) Siedentop, Eisenbahngeographie der Schweiz, S. 115.

Brückendichte.

Hauptbahnen und ihre Brücken.

Strecke	Zahl der Brücken	eine Brücke auf Kilometer
Regensburg—Hof	16	4,93
Bamberg—Hof	16	4,6
Bayreuth—Neuenmarkt	3	7,0
Nürnberg—Eger	19	3,4

Nebenbahnen.

Strecke	Zahl der Brücken	eine Brücke auf Kilometer
Wiesau—Eger	7	3,8
Falls—Gefrees	1	5,53
Neuenmarkt—Bischofsgrün	6	3,5
Bayreuth—Warmensteinach	4	5,72
Neusorg—Fichtelberg	5	2,94
Holenbrunn—Wunsiedel—Leupoldsdorf	8	0,95
Holenbrunn—Selb	11	2,40
Kirchenlamitz—Weißenstadt	8	1,51
Münchberg—Zell	7	1,46
Oberkotzau—Eger	13	4,2
Bayreuth—Kirchenlaibach	4	4,7

Von den Flüssen weist der Weiße Main die größte Anzahl der Überbrückungen auf.

Weißer Main	8 mal
Eger	4 mal
Rösla	3 mal
Saale	2 mal
Fichtelnaab	1 mal

Zu erwähnen wären noch die Maßnahmen, die getroffen werden, um das Anwehen von Schneemassen zu verhindern, die den Eisenbahnverkehr durch Zuschütten der Strecke hemmen würden. Die Gefahr der Schneewehen ist bei einzelnen Strecken verschieden groß. Am geringsten ist sie bei den Strecken, die mit dem übrigen Gelände in einer Höhe liegen und bei denen, die mit ihren Dämmen aus der Landschaft herausragen, da der Wind den Schnee von den Dämmen leicht hinwegwehen kann.

Bei den Einschnitten liegen die Verhältnisse gerade umgekehrt. Diese bieten den Schneewehen gute Ansatzmöglichkeiten. Die Schneemassen gleiten von der Böschung und schieben sich bis auf den Bahnkörper vor.

Den besten und natürlichsten Schutz vor dem Verschneien bietet der Wald. Wenn Waldschutzstreifen an Bahneinschnitten den Schnee wirksam zurückhalten sollen, so müssen sie eine dichte, undurchlässige Wand bilden. Dazu sind die Nadelhölzer des Fichtelgebirges besser geeignet als Laubwald, der im Winter die Blätter verliert[71]).

[69]) Marggraf, a. a. O. S. 70.
[70]) Darunter fallen auch die Durchlässe.
[71]) Linienführung von Giese, Blum u. Risch, Berlin 1925, S. 288.

Eine andere Schutzeinrichtung sind die an gefährdeten Stellen befindlichen Schneezäune, die man früher aus alten Bahnschwellen errichtete. Später wurden sie durch Betonmauern ersetzt, die sich aber nicht bewährt haben.

Am zweckmäßigsten haben sich bisher die lebenden Hecken erwiesen, die sich auch viel besser der Landschaft anpassen. Sie bestehen meist aus Tannen, Fichten, Liguster, je nach der betreffenden Bodenart.

Auch zum Schutz gegen Feuer mußte die Bahnbehörde besondere Maßnahmen treffen. Gerade für die Bahnanlagen eines Waldgebirges sind diese Maßnahmen von besonderer Bedeutung. An beiden Seiten der Bahnlinie wird in einer Entfernung von 15 m alles Brennbare ferngehalten. Es sind dies die sogen. Brand- oder Feuerschutzstreifen. Innerhalb dieser kahlen Fläche wird noch ein Streifen in einer Breite von 1 m gelegt, der mit Sand, Kies oder Schlacke beschüttet ist; er wird als Wundstreifen bezeichnet. Ferner werden die Bäume von allem trockenen Geäst bis zu einer Höhe von 1,5 m, befreit[72]). Diese Wundstreifen haben sich auf das Trefflichste bewährt; sie sind für die Bahnanlagen, die kilometerweit durch den Wald führen, geradezu unerläßlich. Große Werte an Volksvermögen sind dadurch erhalten geblieben.

D. Das Postwesen.

1. Entwicklung[73]).

Noch ehe an ein geregeltes Postwesen zu denken war, hatten doch die Hauptverkehrswege durch das Fichtelgebirge ihre Bedeutung als Verbindungen zwischen dem Oberen Maintale und der böhmischen Landschaft um Eger herum, sowie zwischen dem Saaletal bei Hof und der Oberpfalz südlich des Fichtelgebirges. Die West-Ost-Verbindung führte über die Ebene von Marktschorgast nach Gefrees, um dann zwischen dem Waldsteingebirge und dem Ochsenkopfmassiv etwa in 650 m Höhe bei Kronach ins Fichtelgebirge selbst einzutreten. Die Straße berührt Weißenstadt und folgt dann einer durch das obere Egertal vorgezeichneten Senke bis nach Oberröslau. Hier überschreitet sie die erwähnte Nord-Süd-Verbindung und führt in ganz allmählichem Abfall weiter ostwärts, über Thiersheim nach Schirnding. Hier verläßt sie zwischen dem Hinterwald und Kohlwald im Tale der Rösla das Gebirge. Von Mühlbach ab, wo die Rösla von der Eger aufgenommen wird, hält sie sich in deren Tal und erreicht nach etwa 5 km die „freie Reichsstadt" Eger. Über die Bedeutung dieser Straße

---

[72]) Linienführung von Giese, Blum u. Risch, Berlin 1925, S. 284.

[73]) Bei diesem Abschnitt habe ich mich vor allem auf die Ausführungen des Oberpostmeisters Scherzer in Selb u. auf Quellen u. Urkunden des Stadtarchivs in Wunsiedel u. der O. P. D. Bamberg gestützt.

lesen wir in der „Bavaria“ [74]): „Schließlich sei noch der lebhaften Handelsstraße, welche schon in graueſter Vorzeit Eger mit dem Nordgau verbunden hat, Erwähnung getan. Wie jener das Bamberger Land durchschneidende Handelsweg Karlmanns von Magdeburg nach Regensburg, die von den Slaven eröffneten Grubenbauten auf Eisen berührt hat, so machte auf dieser nach Eger ziehenden Hauptstraße das gesuchte Produkt der Zeidelwaide oder Bienenwarte des fleißigen Slawen einen bedeutenden Verkehrsartikel aus. Der Handel der Reichsstadt Eger blieb ja noch spät bei merklichem Einflusse auf die fränkischen und oberpfälzischen Nachbargebiete; dafür sprechen sowohl die verbrieften Zollbefreiungen in Nürnberg, als auch der vom Kaiser begünstigte Egerische Jahrmarkt mit dem auf alle seine Geschäftsbeziehungen ausgedehntem Schutze.“

Die Nord-Süd-Verbindung verläßt von Hof kommend bei Schwarzenbach a. S. das Tal der Saale und zieht sich in mäßigem Anstieg zwischen Hallersteiner Wald und Kleinem Kornberg ins Gebirge hinein nach Kirchenlamitz. Von hier aus schwingt sie in einem Bogen nach O, um die einzelnen Erhebungen zu umgehen, berührt Marktleuthen und stößt bei Oberrößlau auf die West-Ost-Straße. Nun führt sie im allgemeinen nach Südosten über Wunsiedel—Marktredwitz. Um den Südostflügel des Gebirges zu durchqueren, steigt sie zwischen Kohl- und Steinwald im Tale des Rohrbach hinan, im Tale des Seiberts Baches wieder hinab nach Mitterteich, um dann in die Oberpfalz einzutreten.

Später erst entstand auch in Wunsiedel ein Straßenkreuz dadurch, daß eine Verbindung von Kemnath nach Asch diese Stadt berührte. Diese Straße steigt von Kemnath aus in nördlicher Richtung das Gebirge hinan, das sie in einem sehr waldreichen Teile, dem Wurmlohpaß, überschreitet.

Von Wunsiedel aus werden viele Siedlungen berührt, wodurch die Straße keine gerade Linienführung mehr aufweist. Bei Kaiserhammer überschreitet sie die Eger und führt am Nordrande des Hammerwaldes entlang nach Selb und weiter nach Asch, von wo aus sie Verbindung nach Böhmen, nach dem oberen Vogtlande und nach dem Saaletal hat.

Wie bereits in der Bavaria erwähnt, dienten diese Straßen in erster Linie einem bestimmten Handelsverkehr. Von einem Postverkehr im späteren Sinne konnte noch keine Rede sein, höchstens, daß gelegentlich Briefe zwischen den einzelnen Städten oder zwischen den Fürsten befördert wurden.

Hierzu verwandte man meistens Reiter. Erstmalig 1686 hören wir von einer Postwagenverbindung von Nürnberg nach Leipzig, die die Nürnberger Botenanstalt unter Mitwirkung des sächsischen Oberpostamtes zu Leipzig über Bayreuth und Hof eingerichtet hatte. Ihre Wagen dienten der Personenbeförderung. Die Fahrt dauerte

---

[74]) Bavaria, „Landeskunde von Bayern 1865“ Band Oberfranken und Mittelfranken S. 519.

67 Stunden und führte über Erlangen, Streitberg, Bayreuth, Berneck, Münchberg, Hof, Plauen nach Leipzig [75]).

Dienstag	Samstag	ab Leipzig an	Donnerstag	Montag
10^{00} mittags	2^{00} nachm.		6^{00} früh	8^{00} früh
Donnerstag	Montag	an Nürnberg ab	Dienstag	Samstag
3^{00} früh	6^{00} früh		12^{00} mittags	4^{00} nachm.

Auch diese Linie zeigt also, daß das eigentliche Fichtelgebirge gar nicht durchquert, sondern auf seiner Westseite umgangen wurde. Im Jahre 1697 veröffentlichte das Postamt Eger einen Bericht, der zeigt, daß nunmehr auch andere Orte, im Gebirge selbst, von regelmäßiger und gelegentlicher Post aufgesucht werden. Es heißt dort: „Kurzer Bericht, wenn der Römisch-Kaiserl. Majestät fahrend- und reitende Ordinari-Posten allhier in Eger ankommen und abgehen:

I. Die Ankommenden

Sonntags und Mittwochs nachmittags gegen 3 Uhr zwey reitende Posten zugleich über Gefröß, als eine über Bayreuth und Nürnberg ausm Römischen Reich und die andere über Hoff, Schlaitz, Gerau und Leipzig ausm Niederlande.

II. Die Abgehenden,

Dienstags und Sonnabends nachmittags um 4 Uhr 2 reitende Posten zugleich über Gefröß, als eine auf Bayreuth, Nürnberg und so weiter ins Reich; die andere über Hoff, Schlaitz, Gerau auf Leipzig und soweiter in die Niederlande. Überdieses gehen auch noch etliche Ordinari und Extraordinari-Boten an viel Orten ab, als ins Robitz, Wohnsiedel, Artztberg, Tirschenheim, Weistadt, Hohenberg, Schirnding usw."

Während diese Verbindung nur das Fichtelgebirge berührt, durchquert die Postverbindung Koburg—Kulmbach—Eger das Fichtelgebirge auf der Hochstraße Gefrees—Weißenstadt—Eger. Im Gegensatz zu der Postverbindung Nürnberg—Bayreuth—Hof—Leipzig mit Anschluß von Passau—Regensburg—Nürnberg her, die unser Gebiet nur berührte, führte die Verbindung Koburg—Kulmbach—Eger durchs Fichtelgebirge. So blieb die Stadt Wunsiedel ohne direkte Verbindung nach N und S. Ihr Postverkehr lag bis zum Jahre 1786 in den Händen des Posthalters in Franken [76]), der die Verbindung durch wöchentlich einmaligen Ritt eines Felleisenreiters aufrecht erhielt, dann wurde die Reichspost von Franken nach Weißenstadt verlegt. Sonntags traf in Wunsiedel ein Felleisenreiter aus Böhmen ein, dessen Briefschaften durch eine Extra-Post abgeholt wurden und nach Weißenstadt gebracht und von dort weiter nach Gefrees gesandt wurden. Sonntag,

[75]) Scherzer, Karl, Die Entwicklung der Post im Gebiete der 6 Ämter, Bamberg 1926, S. 8 ff.

[76]) Jetzt ein unbedeutender Ort östl. v. Weißenstadt.

Dienstag und Mittwoch vermittelte der Felleisenreiter den Postverkehr nochmals zwischen Weißenstadt und Wunsiedel [77]).

Schon 1730 wurde in Wunsiedel die Schaffung einer Postverbindung von Regensburg über Weiden—Wunsiedel nach Leipzig angeregt. Diese Linie hätte die bisherige Poststraße Regensburg, Nürnberg—Leipzig um 14 Meilen verkürzt. Dieser Vorschlag wurde von der bayerischen Regierung nur unter der Bedingung genehmigt, daß diese neue Verbindung nicht auf Kosten des Landes errichtet würde. Nürnberg hatte aber starkes Interesse daran, den Verkehr auf der Straße Regensburg, Nürnberg, Leipzig nicht gefährden zu lassen. So kam dieses Projekt auch nicht zur Ausführung. —

Im Jahre 1736 wurde ein neuer Plan in Vorschlag gebracht, nämlich die Errichtung einer Postverbindung auf den ehemaligen Landstraßen von Asch über Selb, Kaiserhammer, Oberhöchstädt und Bernstein nach Wunsiedel, von hier nach Kleinwendern, Riegelsreuth, Kemnath bis nach Regensburg. — Obwohl bis zum Jahre 1700 ein reger Verkehr auf dieser Straße geherrscht hatte, war durch die hochfürstliche Zollverpachtung und durch Übernahme der Reisenden bei der Zollerhebung der Verkehr abgelenkt worden. Er bewegte sich deshalb über Eger und Waldsassen nach Regensburg.

Bei Errichtung der angestrebten Postlinie hätte sich der Verkehr auf dieser Straße sicher von selbst wieder neubelebt, was auch zur Begründung des Planes besonders hervorgehoben wurde. Auch hier vereitelten finanzielle Erwägungen eine Verwirklichung des Projektes. So mußte Wunsiedel warten, bis im Jahre 1811 in seinen Mauern eine eigene Posterpedition errichtet wurde. Erst nahezu 200 Jahre später, 1911 wurde der Steifsche Plan, wenn auch in ganz anderer Form verwirklicht, als nämlich die Eisenbahn die Verbindung Asch—Wunsiedel herstellte, die im wesentlichen der alten Straße über Kaiserhammer folgte. Zwar hatte auch hier bereits in den 70er Jahren, als dieses Bahnprojekt erstmalig erörtert wurde, Nürnberg versucht, um einiger Vorteile willen, Wunsiedel von der Verbindung auszuschließen, aber es hatte dabei weniger Erfolg als im 18. Jahrhundert bei der geplanten Verlegung der Postlinien. Erwähnt sei noch eine Postverbindung Eger—Asch—Hof—Lobenstein—Erfurt, die das Fichtelgebirge aber nur in seinem nördlichsten Teile streifte. Sie wurde 1749 eröffnet.

Hatten auch einige Städte Sonderwünsche, die eine Verdichtung des Postliniennetzes anstrebten, so kann trotzdem wohl angenommen werden, daß die Linienführung um das Gebirge herum mit gelegentlichen Verbindungen hinein und mit dem an sich unbedeutenden Zentrum in Weißenstadt dem damaligen schwachen Postverkehr des Fichtelgebirges im allgemeinen genügte.

Erst das 19. Jahrhundert brachte eine Belebung des Verkehrs und eine Verdichtung der Linienführung. Die ganze Entwicklung läßt sich in 3 Abschnitte gliedern, 1811—48, 1849—76, 1876 bis zur Gegenwart.

---

[77]) Georg Sammet: Ausführungen zum 100jährigen Bestehen der Posterpedition Wunsiedel im Jahre 1911.

Im ersten Abschnitt wurden in erster Linie noch die zwei hauptsächlichsten Verbindungen Gefrees—Eger und Hof—Mitterteich benutzt, doch entstanden auch neue Postställe, die eine Beschleunigung und Verdichtung des Verkehrs ermöglichten.

Am 1. 1. 1811 wurde als erste Poststation die Expedition Wunsiedel errichtet, die 8 Poststunden von Hof entfernt lag. Sie war mit Süd- und Norddeutschland durch die Eilwagen Hof—Mitterteich in Verbindung. Durch den Postreiter in Weißenstadt hatte sie Anschluß nach W und in Thiersheim nach O (Böhmen). Noch im gleichen Jahre wurde die Mittelstation Marktleuthen eröffnet, die aber schon im Jahre 1824 aufgehoben und nach Kirchenlamitz verlegt wurde, weil dieser Ort mehr in der Mitte zwischen Hof und Wunsiedel liegt und für den nahen Berg bei Schieda leichten Vorspann stellen konnte.

Ferner wurde 1843 der Posthalterei in Thiersheim eine neue Posterpedition angeschlossen, die Briefpakete auswechselte mit den Orten: Wunsiedel, Weißenstadt, Gefrees, Berneck, Bayreuth, Würzburg, Waldsassen, Amberg, Eger, Nürnberg und Regensburg.

Am 11. September 1843 erhielt auch Marktredwitz eine Posterpedition ohne Poststall, die durch Karriolpost Wunsiedel—Mitterteich und Botenpost mit Wunsiedel Post auswechselte.

Der Verkehr auf der Strecke Wunsiedel—Hof nahm immer mehr zu, sodaß die Eilpostwagenfahrten nun nicht mehr 3 mal wöchentlich, sondern ab 1. Mai 1843 täglich ausgeführt wurden. Im Jahre 1846 wurde der Eilwagenkurs Hof—Wunsiedel und die Karriole Mitterteich—Wunsiedel abgelöst durch einen täglichen Eilpostwagen Hof—Wunsiedel—Mitterteich, der angeschlossen war an den Eilwagen Eger—Regensburg.

Am 1. Juli 1848 traten größere Verkehrsänderungen in den Postverbindungen ein. Die bisher bestehende Wagenverbindung von Wunsiedel nach Hof und zurück, zu der viersitzige, mit zwei Pferden bespannte Wagen benutzt wurden, bestand von nun ab 3 mal. Zur Verbesserung der Postverbindungen wurden auch auf der Strecke Wunsiedel—Gefrees wöchentlich dreimalige Fahrten angeordnet. In Gefrees wurde der Anschluß nach Bayreuth und Nürnberg, in Hof jener nach Kulmbach, Bamberg, Würzburg und Sachsen erreicht.

So zeigt die Postkurskarte von 1841 folgendes Schema: Nördlich des Gebirges sammelt Hof den Verkehr von Leipzig, Dresden, Halle und leitet ihn nach Süden auf zwei Hauptwegen; der westliche Arm umgeht das Fichtelgebirge über Gefrees nach Bayreuth, der östliche führt über Kirchenlamitz nach Wunsiedel ins Gebirge hinein. Wunsiedel wiederum vermittelt den Verkehr in südöstlicher Richtung nach Mitterteich mit Anschluß nach Eger und nach Amberg und in südwestlicher Richtung nach Kemnath, das seinerseits eine Verbindung nach Amberg bildet. Nach Westen zu führt die Linie nach Bayreuth, um schließlich in Nürnberg zu enden. Der südlichen Querverbindung Kemnath—Bayreuth entspricht eine nördliche Wunsiedel-Gefrees über Weißenstadt, die als Teil der Ost-West-Verbindung Maintal—Eger sehr belebt ist.

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts brachte grundlegende Änderungen des gesamten Verkehrswesens durch die Eröffnung der Bahnlinien. Hatte bisher das Pferdefuhrwerk die Landstraßen beherrscht als einziges Verkehrsmittel, so entstand nun ein Konkurrent, dem das Postwesen in seiner bisherigen Art nicht gewachsen war. So mußten manche Linien eingehen, da die Eisenbahnen die Entfernungen in viel kürzerer Zeit bewältigten, andere konnten neu entstehen, wenn sie der Bahn Zubringerdienste leisteten, anderen wiederum blieben die Gebiete vorbehalten, für die ein Bahnbau noch nicht möglich oder noch nicht lohnend war. Im Fichtelgebirge hatten anfangs nur die Bahnen Hof—Regensburg, Hof—Nürnberg, Hof—Eger und Eger—Mitterteich größeren Einfluß auf den Postverkehr. Am stärksten mußte die Nord-Süd-Postverbindung betroffen werden, der nun die Bahn Hof—Regensburg fast parallel lief. Selb schuf sich bereits 1849 durch eine Postverbindung über Kirchenlamitz nach Schwarzenbach a. S. Anschluß an die Bahn. Diese Postverbindung war aber übereilt, als 1865 die Bahn von Eger nach Hof den Verkehr an sich zog. Ihr Verkehr ging deshalb auf eine neue Linie Selb—Wunsiedel über. Mit der Eröffnung der Strecke Regensburg—Hof wurde der Eilwagenpostkurs Hof—Mitterteich um die Strecke Hof—Schwarzenbach verkürzt und verkehrte nur von Schwarzenbach a. S. bis Mitterteich [78]).

Mit Eröffnung der Bahn Bayreuth—Weiden—Schwandorf am 1. 2. 1864 werden auch die Omnibusverbindungen Schindelohe Marktredwitz und Kemnath—Fichtelberg überflüssig, an deren Stelle eine Karriolpost Kemnath—Schindellohe—Marktredwitz, eine Omnibusverbindung Kemnath—Brand i. Opf.—Wunsiedel und eine Fußbotenverbindung Fichtelberg—Brand treten.

1877 entstanden bei den Bahnexpeditionen Holenbrunn, Röslau, Marktleuthen und Kirchenlamitz auch Postexpeditionen, ferner wurde eine täglich 2 mal verkehrende Omnibusverbindung Thiersheim—Holenbrunn und Weißenstadt—Franken—Unterröslau—Röslau (Bahnhof) geschaffen, anderseits fielen die Omnibusverbindungen Wunsiedel—Selb und Wunsiedel—Schwarzenbach a. d. S., sowie Weißenstadt—Wunsiedel weg.

Mit Beginn des Jahres 1877 setzte, begünstigt durch den Bau der eigentlichen Fichtelgebirgsbahn Oberkotzau—Wunsiedel [79]), dem sich die Strecken Kirchenlaibach—Marktredwitz—Holenbrunn, Marktredwitz—Schirnding und Schirnding—Eger anschlossen, der größte Umschwung in den Postverbindungen ein.

Bei Eröffnung der Bahnstrecke Kirchenlaibach—Holenbrunn am 15. 5. 1878 trat an Stelle der Karriolpost Kemnath—Wunsiedel eine Omnibusverbindung Fichtelberg—Brand—Wunsiedel.

---

[78]) Die Zeitfolge war folgendermaßen:

7.00 Uhr	ab Schwarzenbach	an 7.00 Uhr	abends
10.00 Uhr	an Wunsiedel	ab 1.15 Uhr	
1.00 Uhr	ab Wunsiedel	an 10.00 Uhr	
2.45 Uhr	an Mitterteich	ab 7.30 Uhr	

aus Urkunden des Stadtarchivs in Wunsiedel.

[79]) Am 15. August 1877 eröffnet.

Dienten die bisher neu geschaffenen Eisenbahnlinien mehr oder weniger dem Fernverkehr, so ging man jetzt daran, dieses Verkehrsmittel auch für Nahverbindungen auszunützen. Am 20. Dezember 1890 wurde als erste Lokalbahn des Fichtelgebirges die Strecke von Neusorg nach Fichtelberg eröffnet, sie sollte den Bewohnern des südwestlichen Höhenzuges Anschluß an die Bahn Eger—Bayreuth vermitteln. Als Folge wurde die Omnibusverbindung Fichtelberg—Wunsiedel aufgehoben und in eine von Brand nach Wunsiedel umgewandelt. Als zweite Lokalbahn bestand 1894 die Verbindung Selb-Stadt nach Selb-Plösberg, wodurch die bisherige gleiche Verbindung durch Omnibus wegfiel. Damit konnte auch der Poststall Selb endgültig aufgelöst werden. Von Selb-Plösberg aus errichtete man kurz darauf aber eine neue Postverbindung nach Schönwald; dadurch erhielt dieser Ort 2 mal täglich Anschluß an die Bahnlinie Eger—Hof. Später verkehren auf dieser Linie Omnibusse, bis endlich 1908 die Einrichtung einer eigenen Haltestelle Schönwald die Postfahrten erübrigt.

Am 1. September 1895 findet die Umwandlung der Postablage Thierstein in eine Posterpedition statt, die durch die tägliche 2 malige Karriolpostverbindung nach Marktleuthen Ort und Bahnhof Anschluß an die Bahn hat. Diese Fahrten übernahm der gleichzeitig neu errichtete Poststall Thierstein [80]).

Verschiedene Änderungen brachte die am 20. Juli 1899 erfolgte Inbetriebnahme der Lokalbahn Kirchenlamitz—Weißenstadt. Es entfielen die Verbindungsfahrten Kirchenlamitz Bahnhof nach dem Ort, wodurch auch der Poststall Kirchenlamitz überflüssig wurde. Auch die Omnibusverbindungen Weißenstadt—Röslau wurden aufgehoben und dafür eine Karriolpostverbindung Oberröslau—Röslau (Bahnhof) eingeführt.

Durch die am 15. Juli 1902 eröffnete Lokalbahn Falls—Gefrees wird die Omnibusverbindung Weißenstadt—Gefrees—Marktschorgast in eine Omnibusverbindung Weißenstadt—Gefrees verkürzt.

Lagen so in unserem Gebiet noch lange Postfahrzeuge und Eisenbahn in Konkurrenzkampf, so war inzwischen ein neues Verkehrsmittel aufgekommen, das dem Postverkehr wieder Bedeutung verschaffen konnte, und das sogar imstande war, mit der bisher allein herrschenden Eisenbahn ernstlich in Wettbewerb zu treten, nämlich das Kraftfahrzeug.

2. Der Kraftpostlinienverkehr.

Heutzutage ist nicht allein das Eisenbahnnetz für die Verkehrsdichte eines Gebietes maßgebend, sondern diese wird erst vollständig, wenn man auch das Netz der Kraftverkehrslinien in die Betrachtung mit einbezieht. Die ursprünglichen Aufgaben des alten Postverkehrs sind fast restlos von der Eisenbahn übernommen worden, die an Schnelligkeit und Fassungsvermögen erheblich mehr leisten kann. Der Kraft-

[80]) K. Scherzer, Die Entwicklung der Post im Gebiet der 6 Ämter, Bamberg 1926. S. 22.

wagen wiederum hat seine eigenen Aufgaben, er kann Personen schneller befördern, er kann Gebiete erschließen, die für die Eisenbahn nicht in Frage kommen, er hat vor allem die Möglichkeit, sich dem jeweiligen Verkehrsbedürfnis weitgehendst anzupassen. Diese wesentlichen Vorteile begünstigen auch im Fichtelgebirge eine rasche Entwicklung der Kraftverkehrslinien. Unternehmer all dieser Linien ist im Fichtelgebirge die Reichspost, die ihre Strecken je nach Bedarf mit Krafträdern, mit Leichtkraftwagen oder mit großen Omnibussen befährt. Alle Linien vermitteln Anschluß an eine Bahnlinie. Neben denen, die völlig im Fichtelgebirge liegen, müssen im Rahmen dieser Arbeit auch die Linien mit berücksichtigt werden, die unser Gebiet mit dem Nachbargebiet verbinden. Das waren im Sommer 1934 von 15 Kraftpostlinien immerhin 10. Die ersten Kraftpostlinien des Fichtelgebirges waren nur auf Sommerbetrieb eingestellt. Mochten die klimatischen Verhältnisse oder der schwächere Personenverkehr in der kalten Jahreszeit hierfür maßgebend sein, so waren es in erster Linie wohl überhaupt Versuche, wie sich das neue Verkehrsmittel in diesem Gebiet bewähren und lohnen würde.

Als erste Kraftpostlinie wurde 1910 die Verbindung Kemnath nach dem nächstgelegenen Bahnhof, nach Immenreuth eröffnet. Sie ist nur knapp 10 km lang, verschaffte aber dadurch den Bewohnern Immenreuths unmittelbaren Anschluß an die Bahnstrecke von Marktredwitz nach Kirchenlaibach und ersparte ihnen somit den bisherigen zweistündigen Marsch.

Im gleichen Jahre entstand auch die erste größere Kraftpostlinie, die 58,6 km lange Verbindung von Bayreuth über Berneck—Weißenstadt—Wunsiedel nach Marktredwitz. Es fanden täglich zwei durchgehende Fahrten statt, im ersten Jahre bis zum 15. September, 1912 schon vom 1. Mai bis zum 15. Oktober, 1913 bis zum 30. September. In diesem Jahre besorgte diese Linie gleichzeitig die zahlreichen Sonderfahrten zwischen Wunsiedel und Holenbrunn und Wunsiedel—Luisenburg, die sich wegen der Luisenburgfestspiele notwendig machten. In den Kriegsjahren mußte die Strecke wegen Mangel an Personal und Material eingestellt werden, wurde aber nach dem Kriege teilweise wieder eröffnet. Der Kraftwagen fuhr in erster Linie die Teilstrecken, auf denen der meiste Bedarf vorlag. Marktredwitz—Weißenstadt und Bayreuth—Berneck. Erst nach und nach wurde wieder die ganze Strecke befahren. Eine abermalige Einschränkung brachte das Inflationsjahr 1923, in dem sich der Kraftwagenverkehr abermals den wirtschaftlichen Verhältnissen leicht anpassen konnte. Heute hat sich das Kraftverkehrswesen soweit entwickelt, daß diese Linie auch den Winter hindurch befahren werden kann. Als ständige Verbindung gelten die Teilstrecken Bayreuth—Berneck und Weißenstadt—Wunsiedel, während das Mittelstück Berneck—Weißenstadt nur bei Bedarf, d. h. also vornehmlich während der Sommermonate befahren wird. Die Strecke Berneck—Bayreuth, die steil und kurvenreich ins Gebirge ansteigt, ist im Winter meist derart vereist, daß eine Omnibusfahrt immer mit gewissen Gefahren verbunden ist. Gefrees und Weißenstadt haben beide Bahnanschluß, ein direkter Verkehr

zwischen ihnen ist nur im Sommer lohnend, wenn zahlreiche Sommerfrischler und Ausflügler das Gebirge aufsuchen. Sehr wichtig für die genannte Kraftpostlinie sind auch die Zeiten des Hochbetriebs, den die Bayreuther Festspiele auslösen. Zahlreiche eingelegte Sonderwagen sorgen dann für einen Ausgleich.

Von Wunsiedel aus wurde 1927 eine neue Linie eröffnet, die das bekannte Sommerfrischengebiet um Bischofsgrün erschließt. Diese Strecke zeichnet sich durch landschaftliche Schönheit besonders aus, führt sie doch über Tröstau hinauf auf die waldreichen Höhen der Silber Rangen und am Silberhaus vorüber lange auf der Kammhöhe hin, bis sie sich kurz vor Bischofsgrün hinabsenkt in die waldfreie Mulde des Weißen Mains. Diese hochgelegene Strecke kann aber nur im Sommer befahren werden; nur gelegentlich verkehren auch Wagen, die die Schifahrer in die Wintersportgebiete auf den Höhen bringen.

Gewissermaßen als Verbindungsstück zwischen Fichtelgebirge und bayrischem Vogtland ist die am 1. August 1923 eröffnete Linie Rehau—Regnitzlosau zu bezeichnen. In einer Länge von 6,2 km erstreckt sie sich teils durch offenes Feldgelände, teils durch Wald, wobei unterwegs nur eine Waldwirtschaft berührt wird[81]). Das Verkehrsgebiet der Linie umfaßt außer dem im Regnitztale[82]) liegenden Hauptort Regnitzlosau nur einige benachbarte Ortschaften. Im Sommer 1934 verkehrten auf dieser Linie drei Wagenpaare, von denen eines nur Montag, Donnerstag, Samstag und Sonntag verkehrt.

1913 schon trieb Wunsiedel die Verbindung über Marktredwitz weiter nach Osten vor bis nach Brand. Wunsiedel als Sitz der Behörden, als Ort der höheren Schulen vergrößerte dadurch sein Einzugsgebiet. Nun fiel auch zwischen Marktredwitz und Brand die Pferdepostverbindung weg, die sich solange erhalten hatte. Auch diese kurze, nur 5,6 km lange Strecke zeigt deutlich die Anpassungsfähigkeit der Kraftlinie an das Verkehrsbedürfnis.

Im Ostteil des Fichtelgebirges konnte also als Ersatz für eine bereits zu Kriegsbeginn aufgelassene Karriolpostverbindung 1927 die Kraftpostlinie Schirnding—Hohenberg—Selb eröffnet werden. Zur Errichtung der 15 km langen Linie drängte besonders das Verkehrsbedürfnis der wirtschaftlich in enger Beziehung mit Selb und Rehau stehenden Bevölkerung der Orte Hohenberg, Sommerhau und Silberbach[83]).

So ist im Fichtelgebirge im Laufe der letzten 20 Jahre ein Kraftpostliniennetz entstanden, das das der Nebenbahnen an Dichte übertrifft. Es gab im Sommer 1934 15 Kraftpostlinien mit einer Streckenlänge von 240,1 km, dem gegenüber stehen 11 Nebenbahnen mit einer Streckenlänge von 223,23 km. Anzahl und Länge der Nebenbahnen werden also etwas von den Kraftpostlinien übertroffen[84]).

[81]) Scherzer, Karl, 20 Jahre Kraftpostwesen im Bezirk der Oberpostdirektion Bamberg, Bamberg 1931 S. 19.

[82]) Nicht zu verwechseln mit dem Bamberger Regnitztale.

[83]) Scherzer, S. 17.

[84]) Auch im übrigen Bayern zeigt sich ein ähnliches Verhältnis. Am 11. 10. 1926 gab es auf 209 Kraftpostlinien 3894 km Betriebslänge, auf den Lokalbahnen dagegen nur 3595 km. Seitdem hat sich die Anzahl der

(Siehe Abb. 7.) Leider läßt sich diese interessante Gegenüberstellung nicht auch auf den zahlenmäßigen Personenverkehr ausdehnen, da die Postbehörden die entsprechenden Unterlagen nicht veröffentlichen.

Man kann wohl vermuten, daß die laufenden Spesen der Kraftpostlinien diejenigen der Bahnen weit übertreffen. In dünn besiedelten Überlandgebieten sind die Kraftpostlinien besser geeignet als die Eisenbahnen; denn hier treten die ökonomischen Eigenschaften des Kraftverkehrs, der sich in wirtschaftlicher Beziehung den Erfordernissen des Verkehrs viel besser anpassen kann, gegenüber den Eisenbahnen lebhaft in Erscheinung. Dieses ökonomische Anpassungsvermögen wird bestimmt durch das Verhältnis der Kosten einer Linie, die durch die Verkehrsmenge unbeeinflußt bleiben, zu den proportional mit dem Verkehr veränderlichen Ausgaben derselben. Da nun der Kraftwagen an keine besondere Fahrbahn gebunden ist, gestaltet sich das ökonomische Verhältnis günstig.

Um die Einnahmen zu erhöhen, werden die Omnibusse nach Möglichkeit zu solchen Stunden verkehren, an denen der Verkehr stark einsetzt; dies ist meistens früh und nachmitttags der Fall. Trotz des oft sehr schwachen Verkehrs kann der Kraftomnibusverkehr als noch wirtschaftlich angesehen werden. Er hat der Bahn gegenüber den Vorteil, daß er an keine besondere Fahrbahn gebunden ist. Der Kraftwagen kann überall eindringen, wo fahrbare Wege vorhanden sind. Diese Überlegenheit wird noch durch eine größere Schnelligkeit erhöht.

Der Zweck dieser Überlandposten ist hauptsächlich, ländliche Gebiete in den Rahmen einer Bezirks- oder Kreisstadt mit einzubeziehen, der Landbevölkerung die wirtschaftlichen und kulturellen Werte einer Stadt zugänglich zu machen und vor allem die Postbeförderung dieser bahnfernen Gebiete wesentlich günstiger zu gestalten. Deshalb führen die meisten Linien mindestens einmal am Tage Post mit sich. Die Strecken, die sogar 3 mal am Tage Post befördern, sind: Waldsassen—Konnersreuth und die Sommerlinie Marktredwitz—Wunsiedel—Bischofsgrün; diejenigen mit 2 maliger Postbeförderung: Bayreuth—Berneck, Marktredwitz—Brand, Wiesau—Falkenberg—Tirschenreuth und Rehau—Regnitzlosau. Nur die Verbindung Kemnath—Neustadt (Bahnhof)—Kemnath (Stadt)—Immenreuth (Bahnhof) befördert auf allen 6 Fahrten am Tage Post.

Ein Teil dieser Linien verkehrt allerdings nur tageweise, meistens Mittwochs, Sonnabends und Sonntags. Mittwochs und auch Sonnabends finden in den Städten regelmäßig Vieh- und Getreidemärkte statt. An diesen sogenannten Bauernsonntagen ist dadurch der Landbevölkerung Gelegenheit gegeben worden, diese Märkte zu besuchen. Besonders die Rind- und Schweinemärkte in Wunsiedel, die jeden Donnerstag stattfinden, und die Wochenmärkte am Samstag erfreuen sich lebhafter Beteiligung aus den Landkreisen, aber auch die Hauptmärkte in Wunsiedel, die im Jahre 1934 am Sonntag, den 28. 1. (Lichtmeßmarkt), Sonntag, den 15. 4. (Ostermarkt) und Sonntag,

---

Kraftpostlinien im Sommer 1934 auf 336 erhöht (Landpostverbindungen in Bayern rechts des Rheines, Verkehrsamt München 1934).

den 18. 11. (Katharinenmarkt) stattfanden, waren immer stark besucht.

Eine besondere Verbindung besteht noch im Juli und August von Marktredwitz nach der Luisenburg, die zum Besuch der dortigen Abendvorstellungen eingerichtet wurde.

Es gibt im Fichtelgebirge Kraftpostlinien, die zwischen Orten verkehren, die auch durch Eisenbahnen verbunden sind. Als Beispiel mögen hier nur die Linien Tirschenreuth—Falkenberg—Wiesau und Selb—Asch erwähnt werden. Es wäre falsch anzunehmen, diese Linien hätten keine Existenzberechtigung und sie bereiteten der Bahn nur unnötige Konkurrenz. Unser Gebiet ist ein Gebirge, in dem die Linienführung der Bahn oft zu großen Umwegen gezwungen wird, während die Landstraße durch stärkeres Steigungsvermögen diese Orte oft auf dem kürzesten Wege verbinden kann. Die Kraftpostlinie kann dank der Ungebundenheit an bestimmte Wege auch andere Ortschaften mit in ihr Liniennetz einbeziehen, wozu die Bahn nicht imstande ist. Diese Postlinien bereiten der Bahn also keine Konkurrenz, im Gegenteil, sie ergänzen sie aufs beste.

Betrachten wir das Netz der Kraftpostlinien des Fichtelgebirges im ganzen, so fällt auf, daß diese Linien vor allem die Querverbindungen geschaffen haben zwischen den Bahnen Hof—Nürnberg und Hof—Regensburg. Auf diesem Wege werden gleichzeitig all die Endpunkte der Nebenbahnen, die ins Gebirge hineinführen, miteinander verbunden; Gefrees, Weißenstadt, Tröstau, Bischofsgrün, Warmensteinach. Nord-Süd-Verbindungen finden wir nur in den Randgebieten, im Norden Hof—Schwarzenbach a. d. S., im Osten Regnitzlosau—Rehau, Asch—Schirnding, im Süden Kemnath—Immenreuth und im Westen Bayreuth—Berneck. Die Linien der Randgebiete werden ganzjährig durchgeführt, während im Gebirge selbst starke saisonhafte Verschiedenheiten bestehen. Nur auf der inneren Hochfläche des Gebirges, zwischen Weißenstadt—Wunsiedel läßt sich auch im Winter ein lohnender Betrieb aufrecht erhalten.

Manches landschaftlich schöne Gebiet ist erst durch den Kraftpostwagen einem weiteren Verkehr erschlossen worden; mancher Sommerkurort verdankt ihm deshalb sein Emporkommen. Große Fernlinien gibt es im Fichtelgebirge nicht, nur kürzere Strecken werden befahren, nur hier und dort eine Lücke des Verkehrs ausgefüllt, sodaß das gesamte Verkehrsnetz des Gebirges heutzutage wohl als recht dicht und ausgeglichen angesehen werden kann. (Siehe Abb. 8.) Bahn und Kraftpost zeigen sich in ihrer typischen Eigenart; beide bleiben auf ihre Sondergebiete beschränkt und versuchen sich sogar gegenseitig zu ergänzen.

Allgemein kann man sagen, daß sich die Kraftpostlinien im Fichtelgebirge recht gut bewährt haben. Sie haben zur Reisezeit den stärksten Verkehr, sie werden gelegentlich belebt durch Märkte, durch Festspiele, kommen so in gleichem Maße den Fremden wie den Einheimischen zugute. Nicht wie in Industriegegenden dienen sie besonders einem starken Tagesverkehr der berufstätigen Bevölkerung, die in

diesem verhältnismäßig kleinen Gebiet den Weg Arbeitsstätte—Wohnort zu Fuß oder auf dem Fahrrad zurücklegt, aber sie überbrücken doch Entfernungen und schaffen Verbindungen, lösen also ein Problem, mit dem sich die Bewohner des Gebirges schon seit Jahrhunderten hatten beschäftigen müssen.

Ständige Kraftpostlinien.

Kemnath—Immenreuth	6 mal täglich
Hof—Oberkotzau—Schwarzenbach	4 mal täglich
Bayreuth—Berneck	3 mal täglich
Marktredwitz—Brand	3 mal täglich
Rehau—Regnitzlosau	3 mal täglich
Wunsiedel—Weißenstadt	3 mal täglich
Waldsassen—Konnersreuth	3 mal täglich
Selb—Schirnding	2 mal täglich
Selb—Asch	2 mal täglich
Tirschenreuth—Wiesau	2 mal täglich
Wunsiedel—Nagel	2 mal täglich
Bayreuth—Berneck—Weißenstadt—Wunsiedel—Marktredwitz [86])	
Bayreuth—Goldkronach—Bischofsgrün [87])	

Sommerlinien.

Marktredwitz—Wunsiedel	6 mal täglich
Marktredwitz—Bischofsgrün	3 mal täglich
Wunsiedel—Warmensteinach	2 mal täglich

E. Der Fremdenverkehr.

Das Fichtelgebirge, das in landschaftlicher Hinsicht innerhalb der bayerischen Landschaften einen durchaus gleichwertigen Rang einnimmt, steht jedoch in der Besucherzahl weit hinter ihnen zurück. Die Fremden aus Mittel- und Norddeutschland, deren Reiseziel Bayern ist, benutzen das Fichtelgebirge meistens nur als Durchgangsland. Das hat seinen Grund einmal darin, daß unser Gebirge zu wenig bekannt ist und daß andererseits immer noch vielfach die Meinung besteht, das Fichtelgebirge sei ein unwirtliches, rauhes Waldgebirge, das sich zu Erholungszwecken wenig eigne. Auch der bayerischen Regierung [88]) kann nicht der Vorwurf erspart bleiben, daß sie das Fichtelgebirge in verkehrsgeographischer Beziehung vernachlässigt hat. Vor allem hat sie bei Festlegung der Linienführung der Haupteisenbahnen durch das Gebirge den Wünschen seiner Bewohner in keiner Weise Rechnung getragen. Auch die böhmischen Weltbäder Karlsbad, Marienbad und Franzensbad, die in unmittelbarer Nähe des Fichtelgebirges liegen, haben dazu beigetragen, daß der Fremdenverkehr sich nicht in der Form entwickeln konnte, wie es der Natur der Landschaft entsprechen würde.

[86]) Nur Fahrten nach Bedarf.
[87]) Nicht in Betrieb.
[88]) Die um 1850 und in der Folgezeit am Ruder war.

Den Fremdenverkehr kann man gliedern in

1. Durchgangsverkehr
2. Kurort- und Bäderverkehr [89])
3. Sportbetrieb

Von den Bädern des Fichtelgebirges sei zunächst Alexandersbad genannt. Dieses Bad besitzt durch seine Stahlquellen einen bedeutenden Ruf. Es hat nur den einen Nachteil, daß es nicht direkt an einer Hauptverkehrslinie liegt. Aber dieser Umstand ist nicht von ausschlaggebender Bedeutung, da die Hauptverkehrswege in unmittelbarer Nähe von Alexandersbad vorüberführen. Es ist von Marktredwitz, dem Knotenpunkt der Haupteisenbahnen Regensburg—Hof und Nürnberg—Eger, nur 6 km und von Wunsiedel etwa 8 km entfernt. Außerdem führen von diesen beiden Städten Kraftpostverbindungen auf der Staatsstraße Marktredwitz—Wunsiedel nach Alexandersbad. Es liegt am Ostabhang der Luisenburg; das anmutige Landschaftsbild des Ortes wird noch durch den tiefen Einschnitt des Wendernbaches wesentlich verschönert. Gemischte Laubwaldbestände, sowie Nadelwälder, die den Hang des Gebirges bedecken, grenzen unmittelbar an die Wohnhäuser des Ortes. Da die Kuranstalten alle Hanglage zeigen, erhöht sich die Sonnenstrahlung, und die täglichen Temperaturschwankungen werden dadurch gegenüber der Tallage herabgemindert. Die Höhenlage dieses Badeortes (590 m) bewirkt den subalpinen Charakter des Klimas.

Da Alexandersbad fern von Fabrik- und ähnlichen Anlagen mitten im Walde liegt, so ist die Luft nicht nur frei von Kohlensäure, sondern auch von allen mechanischen Verunreinigungen.

Neben Alexandersbad besitzt das Fichtelgebirge auch eine Anzahl hervorragender Kurorte, die regen Fremdenverkehr aufweisen. Es wären hier vor allem Wunsiedel, Berneck, Warmensteinach, Bischofsgrün und Fichtelberg zu nennen. Unter diesen Orten nimmt wieder Wunsiedel eine Sonderstellung ein. Als frühere Hauptstadt des Sechsämterlandes stellt es den natürlichen Mittelpunkt des Fichtelgebirges dar. Es liegt anmutig in 535 m Höhe am erhöhten Nordrand des Röslagrundes und am Ende der Luisenburg. Mit der Hauptbahn Regensburg—Hof, die 3 km östlich von Wunsiedel an Holenbrunn vorbeiführt, ist es durch eine Stichbahn verbunden. Durch die Fortführung der Strecke bis nach Leupoldsdorf zu den östlichen Ausläufern der Schneebergkette ist die Stadt zur touristischen Hauptstation des Gebirges geworden. Durch die staatliche Motorpostlinie (Marktredwitz—Wunsiedel—Weißenstadt—Berneck) ist auch der Besuch des nördlichen Hauptzuges des Waldsteins und der westlichen Außengebiete (besonders Bernecks) wesentlich erleichtert [90]). Viele Fremde besuchen Wunsiedel besonders wegen der jetzt reichswichtigen Luisenburg-Freilichtspiele, die alljährlich stattfinden. Die Luisenburg, die sich 3 km südlich von Wunsiedel erhebt, bietet mit ihrem sagenum-

[89]) Siedentop, Das Rhöngebirge, München 1929, S. 87, verändert.
[90]) Prell, Wanderbuch durch das Fichtelgebirge, S. 129.

wobenen Felsenparadies ein Kulissengelände, dessen wuchtige Szenerie sich außerordentlich gut für ein Naturtheater eignet.

Neben Wunsiedel übt Berneck durch schöne Bewaldung an den schroffen Wänden, die durch schmale Seitentäler mit plätschernden Bächen [91]) vielfach gegliedert sind, durch sein sehr mildes, gleichmäßiges Klima [92]) große Anziehungskraft auf die Fremden aus. Schon Ludwig Zapf [93]) schreibt 1877 über die Lage dieser schönsten Stadt des Fichtelgebirges: „Um Berneck sind alle Reize einer glücklichen, landschaftlichen Gruppierung vereinigt. Wechselvolle Gebirgsformen umkränzen das zusammengedrängte Städtchen, dort jähe Wände, bedeckt mit dunklem Nadelforst, hier kahle, mit wildem Geröll überschüttete Felsen, deren Häupter drohend über den Dächern hängen, oder bebuschte, hellgrün überflogene Halden — und allerwärts plätschern und rauschen die Bäche, die aus den waldkühlen Tälern zusammenströmen."

Die Verkehrsverbindungen sind für Berneck äußerst günstig. Mit der Hauptbahn Bamberg—Hof ist es durch eine Lokalbahn [94]) verbunden. Ihm kommt außerdem noch zustatten, daß es an der Fernverkehrsstraße Hof—Bayreuth—Nürnberg liegt und von Bayreuth mittels Kraftwagen auf dieser Straße in kürzester Zeit zu erreichen ist. Die Nähe Bayreuths wirkt sich besonders günstig während der Wagnerfestspiele aus [95]). Tausende von Fremden, vor allem Ausländer, beziehen während der Festspielzeit in Berneck Quartier und verweilen oft auch danach noch längere Zeit im Fichtelgebirge. Seit 1930 hat sich der Fremdenzustrom noch dadurch wesentlich erhöht, daß Berneck Kneippkurort wurde.

Auch Warmensteinach (650 m hoch) hat neben der eigenen hervorragenden Lage im Tal und an den Hängen der Steinach den Vorteil, daß es durch eine Lokalbahn mit Bayreuth in zweistündiger Fahrt durch das herrliche Tal der Steinach zu erreichen ist. Außerdem führt von Bayreuth eine Bezirksstraße über Weidenberg, Warmensteinach, Fichtelberg nach Wunsiedel.

Warmensteinach ist der bekannteste Wintersportplatz des Fichtelgebirges. Im Winter verkehren hierher fast jeden Sonntag Sportzüge von Nürnberg und Bayreuth. Das herrliche Tal der Steinach gewährt durch seine steilen Talwände schon von der Station Sophiental ab einen großartigen Anblick; vor allem aber sind die waldfreien Hänge im Westen und Osten, welche alle Grade von sanfter bis steiler Neigung vereinigen, als Übungsgelände für Schifahren trefflich geeignet, besonders die Hohe Wacht im NW, wo sich auch die neue Sprunghügelanlage befindet. Von den Rodelbahnen eignet sich die in der windgeschützten Schlucht des Farrenbachtales (etwas südwestlich vom Ort) mit einem Gefälle von 20 m auf etwa 2 km Länge für geübte Fahrer, während die am östlichen Talhang von der Einöde

---

91) Olschnitz und Knodenbach.
92) Das mildeste Klima des Gebirges.
93) Ludw. Zapf, Burgruinen des Fichtelgebirges, Hof 1877, S. 6.
94) Neuenmarkt—Berneck—Bischofsgrün.
95) Die Wagnerfestspiele finden im allgemeinen alle zwei Jahre statt.

Wagenthal (etwa 1 km) herabführende bei mäßigem Gefälle ganz gefahrlos ist[96]).

Bischofsgrün, neben Berneck eine der bekanntesten Sommerfrischen des Gebirges, erfreut sich von Jahr zu Jahr steigenden Besuches. Es ist einer der höchstgelegenen Orte (679 m) und ist durch eine Lokalbahn, die in Neuenmarkt von der Hauptbahn Bamberg—Hof abzweigt, leicht zu erreichen. Andererseits nimmt es auch eine bevorzugte Lage in der Nähe der beiden Haupterhebungen des Gebirges, des Ochsenkopfes und Schneeberges, ein. Außer dieser Lokalbahn ermöglicht aber auch noch ein Netz guter Bezirksstraßen, die besonders aus Berneck und Wunsiedel nach Bischofsgrün führen, ein rasches Eindringen in die schönsten Teile des Gebirges. Stark aufgesucht wird auch die am Westhange des Schneeberges wunderbar gelegene Oberfränkische Volksheilstätte für Lungenkranke. Die Hanglage dieser Heilstätte ist als äußerst günstig zu bezeichnen.

Von allen Sommerfrischen und Kurorten ist Fichtelberg mit 684 m am höchsten gelegen. Eingebettet zwischen waldige Höhen besitzt es eine günstige Lage am Südfuße des Ochsenkopfes. Es ist durch die Lokalbahn von Neusorg (an der Hauptlinie Nürnberg—Eger) und durch die Bezirksstraße Bayreuth—Warmensteinach—Fichtelberg—Wunsiedel bequem zu erreichen. Neben Warmensteinach und Bischofsgrün ist Fichtelberg der besuchteste Wintersportplatz des Gebirges.

Es gibt noch viele Orte, die hier erwähnt werden könnten, es würde aber im Rahmen dieser Arbeit zu weit führen.

Starken Fremdenzustrom, der den Charakter einer religiösen Wallfahrt anzunehmen schien, hatte einige Jahre lang (bis 1930) das 12 km östlich von Arzberg gelegene Dorf Konnersreuth. Es wurde hervorgerufen durch das wunderbare Wirken einer jungen stigmatisierten Dorfbewohnerin; dieser Zustrom nahm aber rasch wieder ab.

In nachfolgender Tabelle sind die wichtigsten Ortschaften und deren Fremdenverkehr angeführt worden.

Fremdenübernachtungen im Berichtsjahr (1. Okt.—30. Sept.).

Ort	1923/24	1924/25	1930/31	1931/32	1932/33
Wunsiedel	12 168	15 269	33 115	27 958	21 318
Sichersreuth Alexandersbad	8 618	15 050	23 070	23 029	21 265
Berneck	30 241	44 245	71 798	60 140	54 037
Bischofsgrün	9 706	12 010	23 387	27 626	25 438[97])
Neubau	315	415	13 998	13 051	14 231
Warmensteinach	8 770	10 285	19 283	27 080	28 973

[96]) Prell, a. a. O. S. 203.
[97]) Nur Sommerhalbjahr gemeldet.

Gemeinde	Zahl der Fremden die mindestens einmal übernachteten		Übernachtungen der Fremden		
	Sommer 1.Apr.26 —30.Sept.26	Winter 1.Okt.26 —31.März27	Sommer 1.Apr.27— 30.Sept.27	Winter 1.Okt.26— 31.März27	Sommer 1.Apr.27— 30.Sept.27
		1926—1927.			
Berneck	59 554	853	9 739	2 493	66 628
Bischofsgrün	10 890	576	3 124	959	20 234
Neubau	—	—	—	—	—
Warmensteinach	9 675	390	1 317	740	15 855
Alexandersbad	585	223	201	244	238
Wunsiedel	19 259	1 311	7 755	2 947	20 987
		1930—1931.			
Berneck	71 305	1 616	11 553	5 740	66 058
Bischofsgrün	25 626	598	3 052	1 405	21 982
Neubau	13 542	367	2 031	1 262	12 736
Warmensteinach	15 198	378	1 946	590	18 693
Alexandersbad	20 674	34	2 209	78	22 992
Wunsiedel	28 290	3 940	9 550	7 010	26 105
		1931—1932.			
Berneck	66 058	1 373	10 361	4 853	55 287
Bischofsgrün	21 982	540	2 983	1 320	26 306
Neubau	12 736	356	1 884	1 157	11 854
Warmensteinach	18 693	223	3 044	584	26 496
Alexandersbad	72 992	31	2 487	85	29 944
Wunsiedel	26 105	3 679	9 154	6 406	21 552

Aus diesen Tabellen ist ersichtlich, daß der stärkste Fremdenverkehr während der Sommermonate einsetzt; aber auch in den Wintermonaten nimmt er jetzt stetig zu.

Die ansteigende Kurve der Fremdenübernachtungen ist bei einigen Gemeinden dadurch unterbrochen worden, daß die Erfassung der privaten Übernachtungen nicht vollständig gelungen ist. Die dadurch entstandenen Unregelmäßigkeiten in den Tabellen erwecken den Anschein, als ob in den betreffenden Gemeinden ein Rückgang der Fremden zu verzeichnen wäre. Dies ist vor allem bei Warmensteinach, Neubau-Fichtelberg und Wunsiedel zu bemerken.

F. Projekte.

1. Der Ostmarkkanal.

Der Ostmarkkanal soll die Verbindung des Rheins und der Donau durch den Main herstellen. Maßgebende Wirtschaftskreise des Fichtelgebirges streben danach, ihn nicht in der Linienführung des Ludwigkanals über Nürnberg zu bauen, sondern ihn noch weiter ostwärts, näher an das Fichtelgebirge bis Bayreuth heranzuführen.

Der Ostmarkkanal wird wohl in der Hauptsache den Zweck haben, die Ruhrprodukte, nämlich Kohle und Koks, dem großen Eisenvorkommen, dem Erzberg in der Steiermark zuzuführen. Dies gilt auch für den Absatz nach Ungarn, Südslawien und Rumänien und umgekehrt für den Transport der Ausfuhrartikel dieser Länder aus dem Donauraume nach Deutschland selbst und zu deutschen Häfen.

Zu gleicher Zeit aber soll dieser Kanal den Großverkehr, der den Transport von Stapelgütern bildet, an sich ziehen und mehr entfalten.

Es ist deshalb für das Industrie- und Handelsgebiet Marktredwitz—Wunsiedel von großem Interesse, daß sich die Industrie- und Handelskammer für Oberfranken in Bayreuth der Linienführung des neuen Ostmarkkanals angenommen hat. Es sind Bestrebungen im Gange, den neuen Kanal dem Main entlang von Bamberg über Lichtenfels—Bayreuth—Seybothenreuth—Eschenbach—Grafenwöhr—Mantel, der Haidnaab entlang, unterhalb Weidens in die Naab einmündend, zur Erbauung in Vorschlag zu bringen. Der Scheitelpunkt dieser Linie befindet sich bei Seybothenreuth. Da die Höhenlage eine ähnliche ist, wie die des alten Ludwigkanals, ist die technische Ausführungsmöglichkeit des Baues somit gegeben, und die Mehrkosten der Erbauung würden sicherlich durch den größeren Güterumschlag in den durch den Kanal neuerschlossenen Gebieten, sowie durch die wesentlich billigere Wasserfracht herausgeschlagen werden.

Alle Betriebe beschäftigen sich mit dem Problem der Wirtschaftlichkeit des Kanals in ihrem Interessenbereich. Es sollen Arbeitsausschüsse gebildet werden, die persönlich jeden einzelnen Betrieb auf die durch den Kanal gegebenen Möglichkeiten aufmerksam machen. Bringt die Wasserverfrachtung die gehofften billigeren Frachtsätze für den Export nach den Niederlanden und England auch für die Fichtelgebirger Steinindustrie, dann würde auch der Industrie der dem Fichtelgebirge angrenzenden Gebiete geholfen werden. Der große Bedarf der Hochöfen in Sulzbach und Amberg und anderer Fabriken käme für den Bezug von Ruhrkoks in Betracht, da diese Orte bei der neuen Linienführung des Kanals nicht weit entfernt von ihm liegen würden. Die Maxhütte in Haidorf bei Burglangenfeld, die ebenfalls nahe am Kanal liegen würde, käme für den Versand von Eisen in Betracht; ferner könnten die Kohlen von diesem Großunternehmen auf dem Wasserwege viel billiger bezogen werden. Der geplante Kanal würde auch in der Nähe des Industriebezirkes Weiden vorbeiführen, was für letzteren von großem wirtschaftlichen Vorteil wäre.

Es ist zu erwarten, daß sich Nürnberg mit diesen Plänen nicht einverstanden erklärt, es vielmehr auf der Linienführung des alten Kanals, der dicht an Nürnberg vorbeiführt, bestehen wird. Doch kann man Nürnberg durch den Bau eines Stichkanals entgegenkommen.

Mögen die maßgebenden Stellen prüfen, ob die Linienführung des Kanals über Bayreuth die wirtschaftlichere sein wird; denn von Burglangenfeld bis Regensburg gibt es noch viele Industriebezirke, die für den Umschlag der Schiffahrt von Bedeutung sein können, wie z. B. die Portland-Zementfabrik Burglangenfeld und die Ziegel- und

Hourdiswerke in Prüfening. Ferner kommen die in der Nähe Weidens befindlichen Sandlager bei Luhe für Verschiffungen in Betracht. Außerdem sind noch der nahe Pfälzer- und Bayrische Wald für Verfrachtung von Holz vorhanden, während von Neuenmarkt bis zur Donau geringerer Güterverkehr zu erwarten ist. Ein anderer Faktor, der den geplanten Bau begünstigen würde, ist der Umstand, daß der Kanal bei einem schon vorhandenen großen Hafen (Regensburg) münden würde, während dies bei dem Kanalprojekt über Nürnberg nicht der Fall ist.

Bis auf den heutigen Tag stehen die Aussichten für die Verwirklichung dieses Kanalprojektes ziemlich ungünstig. Vor allem wird sich Nürnberg mit allen Mitteln gegen die Ausführung dieses Projektes wehren und sich keineswegs mit dem Bau eines Stichkanals zufrieden geben. Die letzte Entscheidung über den Bau des Kanals wird wohl die Reichsregierung treffen müssen.

2. Die Ostmarkenstraße.

Eines der großartigsten Projekte, das die bayrische Regierung im Rahmen ihres Autostraßennetzes zur Ausführung bringt, stellt die Ostmarkenstraße Hof—Passau dar. Nach schwierigen Vorarbeiten konnte die Linienführung jetzt festgelegt werden. Der Bau wird seines großen Umfanges wegen in mehreren Abschnitten ausgeführt.

Die große Bedeutung des Baues erläutern am besten einige Zahlen: Die Gesamtkosten werden mit 60—70 Millionen Mark veranschlagt. Da die Straße mit Rücksicht auf die Steinbrüche des Fichtelgebirges gepflastert wird, erhöht sich die Zahl der Tagesschichten noch um die Hälfte.

Es ist eine große Genugtuung, daß die Autostraße Wunsiedel berührt und nicht wie die Eisenbahn an ihr vorbeigeht.

Die Straße wird verlaufen von Passau über Viechtach—Cham—Weiden—Marktredwitz—Wunsiedel—Schwarzenbach a. d. S. nach Hof. Hier erhält sie dann Anschluß nach Sachsen und Thüringen.

Die genaue Linienführung durchs Fichtelgebirge ist allerdings noch nicht restlos geklärt; es ist deshalb auch nicht möglich, auf die Straße im einzelnen einzugehen. Aller Voraussicht nach wird sie sich aber von Wunsiedel der Linienführung der Fernverkehrsstraße Nr. 15 Hof—Kemnath—Nürnberg anpassen, da durch die morphologischen Verhältnisse ein anderer Weg durchs Fichtelgebirge nahezu unmöglich erscheint.

Zusammenfassung.

Fassen wir die Tatsachen, die für den Verkehr des Fichtelgebirges bestimmend sind, noch einmal zusammen, so kommen wir zu folgendem Ergebnis: Die Lage des Fichtelgebirges innerhalb der mittel-

deutschen Gebirge macht es zu einem Übergangsland, „so daß dasselbe fast in gleicher Weise zu dem einen, wie zu dem anderen der beiden Gebirgssysteme als teilnehmendes Glied hinzutritt“ [98]). Durch seine Lage und die Beschaffenheit seiner mitteldeutschen Umgebung hat das Fichtelgebirge eine Fülle von Beziehungen zu den wichtigsten Verkehrsgebieten Mitteleuropas [99]). Es liegt wie ein gewaltiger Felsblock im Verkehrsstrom, den die Fluten zwar auch überströmen, aber doch zum größten Teil umrauschen [100]). Dem Verkehr, der von allen Seiten, vor allem aber aus Süden und Westen an das Fichtelgebirge herandrängt, bieten sich am Fuße desselben nicht überall natürliche Wege; er sieht sich vielmehr gezwungen, sich die Wege erst zu suchen. Es tritt dadurch eine Zersplitterung der Verkehrswege durch das Fichtelgebirge ein.

Richtunggebend für den Verlauf der Straßen sind die einzelnen Gebirgszüge. Da sich nun die beiden deutschen Gebirgsrichtungen im Fichtelgebirge kreuzen, werden auch die Wege das gleiche tun.

Die Täler sind durch den Gebirgsbau stark beeinflußt woroen. Durch die beiden Gebirgsrichtungen stellen sie sich nach kurzem Verlauf oft senkrecht zueinander. Der Verkehr wird natürlich solche Täler meiden und Umwege machen. Es tritt eine Zerstreuung des Straßennetzes ein.

Die Einflüsse, welche die Hydrographie unseres Gebietes auf dessen Verkehrsverhältnisse ausübt, sind gering und treten an Bedeutung hinter den Wirkungen des Gebirgsbaues zurück [101]). Die Flüsse haben nur eine geringe erosive Kraft, um Täler zu bilden, die dem Verkehr als wesentliche Leitlinien dienen konnten.

Versuchen wir nun diese moprhologischen Gegebenheiten auf das Verkehrsnetz zu übertragen: Durch das Fichtelgebirge gehen zwei Hauptstraßen, die das Gebirge durchqueren. Es sind dies die Fernverkehrsstraße Nr. 15 „Hof - Wunsiedel—Kemnath—Nürnberg“ und die Staatsstraße Nr. 38 „Gefrees Eger“. Beide Straßen weisen wohl starken Verkehr auf, besonders die Fernverkehrsstraße Nr. 15; aber der Verkehr versucht diese Straßen nach Möglichkeit zu meiden; er umgeht das Fichtelgebirge auf Randstraßen. Eine typische Umgehungsstraße der Fernverkehrsstraße Nr. 15 ist die Fernverkehrsstraße Nr. 2. Beide Straßen haben als Ausgangspunkt Hof und als Ziel Nürnberg; während erstere durch das Fichtelgebirge führt, umgeht letztere den Gebirgsstock im Westen. Vergleicht man nun die Verkehrsintensität beider Straßen, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die Umgehungsstraße einen stärkeren Verkehr hat als die eigentliche Fichtelgebirgsstraße; d. h. also, daß der Hauptverkehr das Fichtelgebirge meidet. Dasselbe gilt auch für die Ost-Weststraße Gefrees—Eger. Bei dieser Straße tritt noch als verkehrshinderndes Moment der Umstand hinzu, daß sie bei Schirnding auf die Reichsgrenze mit all ihren hemmenden Bedingungen stößt.

[98]) Gümbel, a. a. O. S. 8.
[99]) Nüchter, a. a. O. S. 45.
[100]) derselbe S. 46.
[101]) Nüchter, a. a. O. S. 41.

Auch mit den Haupteisenbahnen, die das Fichtelgebirge berühren, verhält es sich ähnlich. Sie dienen nur dem Durchgangsverkehr. Auf die Städte des Fichtelgebirges, besonders auf Wunsiedel, das Zentrum des ganzen Gebietes, wurde infolge der nicht besonders günstigen Beschaffenheit des Geländes, wenig Rücksicht genommen. Beide Hauptbahnen, sowohl die Nord-Südbahn (Hof Regensburg) als auch die Linie Nürnberg—Eger, durchqueren das Gebirge auf dem kürzesten Wege.

Diese Nachteile werden allerdings dadurch wesentlich ausgeglichen, daß sich genügend Eigenverkehr entwickelt hat, der die einzelnen Siedlungen an das Fernverkehrsnetz anschließt. Vor allem ist es das ausgezeichnete Netz der Lokalbahnen, die von Stationen der Hauptbahnen aus strahlenförmig in das Gebirgsinnere vorstoßen und so die Verbindung mit der Außenwelt herstellen. Durch die Lokalbahnen wird nahezu das ganze Gebiet dem Verkehr erschlossen; wo diese nicht hinführen, vermitteln Kraftpostlinien den Verkehr. Durch die Lokalbahnen und Kraftpostlinien ist das Fichtelgebirge dem Verkehr restlos erschlossen worden.

Es würde jedoch nicht den Tatsachen entsprechen, wenn man behaupten wollte, daß das für das Fichtelgebirge ungünstige Hauptverkehrsnetz auf die Wirtschaft keinen größeren Einfluß ausgeübt hätte. Die veränderten Verkehrsverhältnisse haben eben andere Städte, die den Vorteil für sich buchen konnten, an Hauptverkehrswegen zu liegen, emporgebracht. Das schlagende Beispiel hierfür ist Marktredwitz. Der Vorteil, Knotenpunkt zweier Hauptbahnen zu sein, hat Marktredwitz aus einem unbedeutenden Marktflecken mit zur bedeutendsten Stadt des Fichtelgebirges werden lassen.

Am besten hat sich Selb mit der ungünstigen Verkehrslage abgefunden. Trotzdem es weder an einer Hauptbahn noch an einer Staatsstraße liegt, hat es sich dennoch zu einer der bedeutendsten Porzellanstädte der Welt hinaufgearbeitet; es ist neben Marktredwitz die größte Stadt des Gebietes.

Gelingt es den Bewohnern des Fichtelgebirges durchzusetzen, daß der projektierte Ostmarkkanal bis an ihr Gebirge heranführt, dann wird dem Fichtelgebirge endgültig der Charakter eines verkehrshemmenden Gebirges genommen. Auch die Reichsautobahn München—Berlin, die unser Gebiet in Bayreuth berührt, wird das Ihrige dazu beitragen.

Literatur

Literatur allgemeineren Inhaltes.

Borgh, R. van der, Das Verkehrswesen, 3. Aufl. Leipzig 1925.
Braun, Gustav, Deutschland. Berlin 1916.
Dove, K., Allgemeine Verkehrsgeographie. Berlin 1921.
— Ziele und Aufgaben der Verkehrsgeographie. Berlin 1921.
Dreßler, Georg, Fußpfad und Weg geographisch betrachtet. Leipzig 1906.
Goetz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Stuttgart 1888.
Gradmann, R., Süddeutschland. Stuttgart 1931.
Hasenkamp, G., Die Wege als Erscheinungen im Landschaftsbild. Diss. Freiburg 1925.
Henning, Geographie und Verkehrswissenschaft. P. M. 1911.
Hettner, Alfred, Grundzüge der Länderkunde. Bd. I, X. Aufl. Leipzig 1932.
Lepsius, Richard, Geologie von Deutschland und den angrenzenden Gebieten. Stuttgart 1887—92.
Ratzel, Friedr., Anthropogeographie. 2. Teil: Die geographische Verbreitung des Menschen. Stuttgart 1891.
— Politische Geographie oder die Geographie der Staaten, des Verkehrs und des Krieges. München und Berlin 1903.
Richthofen, F. von, Vorlesungen über allgemeine Siedlungs- und Verkehrsgeographie. Hrsg. von Otto Schlüter. Berlin 1908. 3. u. 4. Teil.
Rudolph, Martin, Geographie der Landstraßen und Eisenbahnen Norwegens. P. M. Erg. H. 205.
Sapper, K., Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeographie. 2. Aufl. Leipzig 1930.
Seydlitz, E. v. Seydlitzsche Geographie, Handbuch Jahrhundertausgabe. Bd. 1 Deutschland. Breslau 1925.
Schlüter, O., Über die Aufgaben der Verkehrsgeographie im Rahmen der reinen Geographie. P. Erg. H. 209. Gotha 1930.
— Die Siedlungen im nordöstlichen Thüringen. Berlin 1903.
— Die Ziele der Geographie des Menschen. München und Berlin 1906.
— Die Erde als Wohnraum des Menschen. In Rothe-Weyrich: Der moderne Erdkundeunterricht. Leipzig und Wien 1911.
— Die Stellung der Geographie des Menschen in der erdkundlichen Wissenschaft. Berlin 1919.
Siedentop, J., Das Rhöngebirge. Diss. München 1929.
— Tunnelgeographie der Alpen. P. Erg. H. 214. Gotha 1932.
Supan, Österreich-Ungarn. Wien 1888.
Walther, Joh., Geologie von Deutschland. Leipzig 1923.
Ule, Willi, Das deutsche Reich. Geographische Landeskunde. 2. Aufl. Leipzig 1925.
Wirtschaft und Statistik, hrsg. vom Statistischen Landesamt 1926. Landstraßen im deutschen Reiche und im Auslande.

Landeskunde des Fichtelgebirges.

Bayer. Oberbergamt, Geologische Landesuntersuchung. Die nutzbaren Mineralien, Gesteine und Erden Bayerns. München 1924.

Gradl, H., Geschichte des Egerlandes. Prag 1893.
Gsell, Fichtelgebirge und Vorland. München 1929.
Gümbel, C. W., Geognostische Beschreibung des Fichtelgebirges. Gotha 1879.
Häuser, J., Niederschlagsverteilung in Bayern. München 1912.
Hacker, Ludw., Geschichte der Stadt Wunsiedel. Wunsiedel 1927.
— Die Losburg.
Jahrbücher des Benedektinerklosters Mettau bei Deggendorf.
Kohler-Prell, Führer durch das Fichtelgebirge. Wunsiedel 1925.
Lippert, F., Das älteste Egerland und die Sechsämter. Bayreuth 1931.
Nüchter, Friedr., Das Fichtelgebirge in seiner Bedeutung für den mitteleuropäischen Verkehr. Leipzig 1899.
Reitlinger, K., Die industriellen Standortsfaktoren Oberfrankens. Diss. Würzburg 1927.
Schulze, G., Beiträge zur Landes- und Siedlungskunde des Fichtelgebirges. Diss. Leipzig 1908.
Simon, M., Zur Besiedlungsgeschichte des Fichtelgebirges. Arzberg 1927.
Schmidt, Dr., 1. Bericht des nordoberfränkischen Vereins für Natur-, Geschichts- und Landeskunde. Wunsiedel 1896.
Wurm, A., Fichtelgebirge und Frankenwald, Geologischer Führer durch ... Berlin 1925.
Zahn, Das Wirtschaftsleben Wunsiedels. München 1928.

Landstraßen.

Akten des Fluß- und Straßenbauamtes in Bayreuth.

Amberger, Karl, Das oberfränkische Staatsstraßennetz, seine geschichtliche Entwicklung, sein Zustand und die Maßnahmen zu seiner Verbesserung und Vervollständigung. Bayreuth-Würzburg 1931.
Braun, P., Die Hauptverkehrswege über den Franken- und Thüringer Wald und ihre Bedeutung für den innerdeutschen Verkehr in Mittelalter und Neuzeit; Thür.-Sächs. Ztschr. f. Gesch. u. Kunst. 4. Band. Halle 1914.
Dalberg, E. von, Beiträge zur Geschichte der Erfurter Handlung. Erfurt 1780.
Elsen, Paul van, Die deutsche Landstraße. Köln 1929.
Feistner, Wilh., Zur Geschichte der Zittau—Prager-Straße. Mitteil. d. Vereins d. Deutschen in Böhmen, 18. Jahrg. 1902.
Gasner, F., Zum deutschen Landstraßenwesen in der ältesten Zeit bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. Leipzig 1889.
Hartung, G., Die bayrischen Landstraßen, ihre Entwicklung im 19. Jahrhundert und ihre Zukunft. Leipzig 1902.
Heller, F. H., Die Handelswege Innerdeutschlands — Leipzig—Dresden. 1884.
Landau, G., Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen. 1856.
Liebmann, Der Landstraßenbau. Berlin 1921.
Pescheck, Geschichte der steinernen Kreuze an Wegen. N. L. Mag. Bd. 7.
Rauers, Friedr., Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Gotha 1907.
Riedel, Entwicklung der Verkehrsstraßen von Leipzig bis ins 18. Jahrhundert. Mitteil. des Vereins d. Geographen a. d. Universität Leipzig. 1912.
Selb, Zustand der Straßen um ..., Obertechnisches Gutachten der Regierung von Oberfranken vom 18. 8. 1930.
Spieß, K., Die Entwicklung des Straßenwesens in Mittelfranken. Diss. Würzburg 1924.
Staatsstraßen, die bayrischen. Die Ursachen ihres jetzigen schlechten Zustandes und die notwendigen Maßnahmen zu ihrer Verbesserung. München 1925.

Eisenbahn.

Amtliches Kursbuch Süddeutschland. Sommer 1934.

Amtlicher Taschenfahrplan für Süddeutschland. Sommer 1934.

Deutsche Eisenbahnzeitung von 1889—1934. Berlin, Verkehrsverlag.

Dorpmüller, Reichsbahn und Elektrisierung. Bautechnik. 6. Jahrgang. Heft 15. 1928.

Eisenbahnakten der R. B. D. Regensburg, Nürnberg und Halle.

Eisenbahn und Kraftwagen (Denkschrift). Berlin 1930.

Fröhlinger, Grundzüge der Eisenbahnen. Bromberg 1872.

Giese, Blum, Risch, Linienführung, Handbibliothek für Bauingenieure. II. Teil, 2. Bd. Berlin 1925.

Hahn, Friedr., Über die Eisenbahnen. Leipzig 1905.

Hassert, K., Neuere Beiträge zur Geographie und Kartagrophie der Eisenbahnen. M. d. V. f. E. Dresden 1927.

Keller, Erich, Die verkehrsgeographischen Grundlagen der deutschen Eisenbahnumwege. Berlin 1929.

Kimmel, Karl, Einige Beiträge zur Eisenbahngeographie Bayerns. P. M. Bd. 59, 1913.

Kräuter, Franz, Linienführung der Eisenbahnen und sonstigen Verkehrswege. Wiesbaden 1900.

Launhardt, W., Theorie des Trassierens. Hannover 1887.

v. Mayer, Arthur, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen. Berlin 1889.

Marggraff, H., Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. München 1894.

Reden, Joh. Friedr. Wilh. von, Die Eisenbahnen Deutschlands. Statistisch-Geschichtl. Darstellung. Berlin 1843—47.

Riegels, Gust., Die Verkehrsgeschichte der deutschen Eisenbahnen mit Einschluß der heutigen Verkehrslage. Elberfeld 1889.

Roell, von, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. 2. Aufl. Bd. 5. Berlin und Wien 1914.

Stürmer, G., Geschichte der Eisenbahnen. Bromberg 1872.

Steuernagel, Karl, Statistik über Eisenbahnen. Berlin 1921.

Wißmann, Verkehrsgeschwindigkeit in Mitteleuropa. P. M. 1927.

Postverkehr.

Bähr, Otto, Verkehrsmittel und Reisen vor 60 Jahren. A. f. P. u. T. 1885.

Eschert, Joh., Chur-Sächsischer Postkurs. Leipzig 1703.

Heidemann, Handbuch der Postgeographie von Deutschland. Sondershausen 1882.

Krebs, K., Das kursächsische Postwesen zur Zeit der Oberpostmeister Joh. Jak. Kees 1 u. 2. Leipzig 1914.

Lippert, E., Die Post im Markgrafentum Bayreuth. Bayreuth 1928.

Löper, Die Straßen, die Wege und die Posteinrichtungen. A. f. P. u. T. 1877.

Landpostverbindungen in Bayern. Verkehrsamt München. Sommer 1934.

Ohmann, Fritz, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. Berlin 1909.

Sammet, G., Ausführungen zum 100jährigen Bestehen der Postexpedition Wunsiedel im Jahre 1911. (Erschienen im 6 Ämterboten Nr. 1, Wunsiedel 1911.)

Scherzer, Karl, Die Entwicklung der Post im Gebiete der 6 Ämter. Erinnerungsblätter. Naumburg 1926.

Schwarz, Conrad, Die Entwicklung der deutschen Post. Berlin 1931.

Kraftwagen.

Gelbwachs, Martin, Die Automobilstraße, ihre Abnutzung und Instandhaltung. V. T. 25/26. 1926.
Henke, Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1925.
Kruft, Otto, Eisenbahn und Kraftwagen. Heidelberg 1929.
Greil, Joseph, Der öffentliche Kraftverkehr in Deutschland.
Merkert, Emil, Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Kriege, insbesondere sein Wettbewerb und seine Zusammenarbeit mit dem Schienenstrang. Berlin 1926.
Rauber, Leop., Die Kraftpostlinien in Bayern. Erlangen 1927.
Schenk, Rud., Die Kraftwagenstraße. Charlottenburg 1925.
— Der Umbau der deutschen Landstraßen für den neuzeitlichen Verkehr. V. T. 19. 1926.
Schwab, Neue Verkehrswege. V. T. 46. 1924.
Walter, G., Eisenbahn und Kraftwagen, ein dringendes Verkehrsproblem. Berlin 1929.
Weise, Alfred, Vom Wildpfad zur Motorstraße. Berlin 1933.

Abkürzungen.

V. T. = Verkehrstechnik.
Z. d. V. f. E. = Zeitschrift des Vereins für Erdkunde.
P. M. = Petermanns Mitteilungen.
A. f. P. u. T. = Archiv für Post und Telegraphie.

Karten.

Kahles Höhenschichtenkarte des Fichtelgebirges. Maßstab 1 : 100 000.
Spezialkarte vom Fichtelgebirge u. Frankenwald. Maßstab 1 : 100 000.
Wegenetzkarte des Fichtelgebirges und Steinwaldes. (Generalstabskarte.) 1 : 100 000. Herausg. von der Wegemeisterei des Fichtelgebirges, Hof a. S.
Wegeübersichtskarte Fichtelgebirge und Steinwald. Maßstab 1 : 100 000.

Deutsche Verkehrszählung

vom 1. Oktober 1928 bis 30. September 1929

Zählabschnitt 1
„Laineck-Weidenberg"

Zusammenstellung der Zählergebnisse der Bez.-Straße Nr. 4 „Laineck-Warmensteinach" (Bezirksamtsbereich Bayreuth).

Zählstelle	km	Zähltage 1°nachm.–8°nachm. (13°–20°)		Zähltage 6°vorm.–1°nachm. (6°–13°)		Zählnächte 1°vorm.–6°vorm. (1°–6°)		Zählnächte 8°nachm.–1°vorm. (20°–1°)		Anz. d. Zugtiere Z an Fahrzg. F bis 30 Ztr.	30–50Ztr.	50–70Ztr.	über 70 Ztr. Z	über 70 Ztr. Gewicht	Anzahl der Kraftfahrzeuge Krafträder	Personenwagen	Lastwg. u. Omnib. unbelad.	Lastwg. u. Omnib. beladen	Zahl d. Anhäng. unbelad.	Zahl d. Anhäng. beladen	Außergewöhnliche Lasten
1	0–2	Fr.	5. Okt.							85Z 44F	52Z 26F	8Z 4F			19	38	6	4			
1	0–2			Sbd.	6. Okt.					93Z 46F	37Z 19F	26Z 12F			26	29	5	8			
2	3–5	Sbd.	27. Okt.							18Z 10F	4Z 2F				18	22	1	4			
2	3–5			Stg.	28. Okt.										11	9					
2	3–5					Mo.	29. Okt.			3Z 2F					3	2					
2	3–5							Mo/Di	29./30.Okt.	3Z 2F					2	6		1			
3	7–8	Stg.	11. Nov.												13	16	1	2			
3	7–8			Mo.	12. Nov.					27Z 13F	34Z 14F	4Z 1F			7	14	1	3			
1	0–2	Mo.	26. Nov.							45Z 23F	16Z 8F				9	22	4	3			
1	0–2			Di.	27. Nov.					60Z 31F	28Z 14F				7	29	2	6			
2	3–5	Di.	18. Dez.							18Z 9F	12Z 6F				2	7	3	4			
2	3–5			Mi.	19. Dez.					7Z 4F	4Z 2F				3	12	2	1			
2	3–5					Do.	20. Dez.									1					
2	3–5							Do/Fr	20./21.Dez.						3	9	1				
3	7–8	Mi.	9. Jan.							8Z 4F	4Z 2F				3	12		1			
3	7–8			Do.	10 Jan.						14Z 7F				4	16					
1	0–2	Do.	24. Jan.							44Z 22F	10Z 5F					13	3	4			
1	0–2			Fr.	25. Jan.					25Z 13F	6Z 3F					19	4	6			
2	3–5	Fr.	8. Febr.							13Z 7F						6		1			
2	3–5			Sbd.	9. Febr.					8Z 4F						9	1	2			
2	3–5					Stg.	10. Febr.														
2	3–5							Stg/Mo	10./11.Febr.	4Z 2F						2					
3	7–8	Sbd.	23. Febr.							28Z 14F					2	8		1			
3	7–8			Stg.	24. Febr.											7					
1	0–2	Stg.	10. März							4Z 2F					2	9		1			
1	0–2			Mo.	11. März					32Z 17F	10Z 5F					17	3	3			
2	3–5	Mo.	25. März							42Z 21F	12Z 6F				17	28	2	4			
2	3–5			Di.	26. März					31Z 16F	4Z 2F				9	21	3	3			
2	3–5					Mi.	27. März								3	2					
2	3–5							Mi/Do	27./28.März	8Z 4F					7	4	1				
3	7–8	Di.	16. April							55Z 28F	18Z 9F				13	43	2	4			
3	7–8			Mi.	17. April					34Z 17F	22Z 11F				24	32	17	6			
1	0–2	Mi.	1. Mai							84Z 43F	22Z 11F				43	51	5	6			
1	0–2			Do.	2. Mai					53Z 27F	14Z 7F				22	37	3	5			
2	3–5	Do.	23. Mai							18Z 9F	14Z 7F				24	42	6	8			
2	3–5			Fr.	24. Mai					32Z 16F	8Z 4F				18	39	4	5			
2	3–5					Sbd.	25. Mai			4Z 2F					4			2			
2	3–5							Sb/St	25./26.Mai						9	6	3	1			
3	7–8	Fr.	7. Juni							26Z 13F	8Z 4F				16	28	2	4			
3	7–8			Sbd.	8. Juni					40Z 21F	16Z 8F				12	23		1			
1	0–2	Sbd.	22. Juni							69Z 36F	6Z 3F				62	49	4	6			
1	0–2			Stg.	23. Juni					3Z 2F					27	16					
2	3–5	Stg.	7. Juli							6Z 3F					39	63					
2	3–5			Mo.	8. Juli					16Z 9F		4Z 2F			21	18		2			
2	3–5					Di.	9. Juli			6Z 3F					4	3		1			
2	3–5							Di/Mi	9./10.Juli						12	8	3				
3	7–8	Mo.	29. Juli							28Z 14F	6Z 3F				13	24	2	3			
3	7–8			Di.	30. Juli					41Z 21F	4Z 2F	2Z 1F			7	31	1	1			
1	0–2	Di.	13. Aug.							51Z 26F	23Z 11F				41	68	2	1			
1	0–2			Mi.	14. Aug.					28Z 14F					17	42	7	8			
2	3–5	Mi.	4. Sept.							21Z 11F	13Z 6F				28	37	3	4			
2	3–5			Do.	5. Sept.					26Z 13F	12Z 6F				12	22	2	3			
2	3–5					Fr.	6. Sept.								7	9	1				
2	3–5							Fr/Sb	6./7.Sept.						3	2					
3	7–8	Do.	19. Sept.							39Z 19F	8Z 4F				33	49	3	3			
3	7–8			Fr.	20. Sept.					34Z 27F	6Z 3F				18	27	3	4			1

Deutsche Verkehrszählung

vom 1. Oktober 1928 bis 30. September 1929

Zählabschnitt 2
„Weidenberg-Warmensteinach"

Zusammenstellung der Zählergebnisse der Bez.-Straße Nr. 4 „Laineck-Warmensteinach" (Bezirksamtsbereich Bayreuth).

Zählstelle	km	Zähltage 1°nachm.—8°nachm. (13°—20°)		Zähltage 6°vorm.—1°nachm. (6°—13°)		Zählnächte 1°vorm.—6°vorm. (1°—6°)		Zählnächte 8°nachm.—1°vorm. (20°—1°)		Anz. d. Zugtiere Z an Fahrzg. F bis 30 Ztr.	30—50 Ztr.	50—70 Ztr.	über 70 Ztr. Z	über 70 Ztr. Gewicht	Anzahl der Kraftfahrzeuge Krafträder	Personen-Wagen	Lastwg. u. Omnib. unbelad.	Lastwg. u. Omnib. beladen	Zahl d. Anhäng. unbelad.	Zahl d. Anhäng. beladen	Außergewöhnliche Lasten
1	13—14	Fr.	5. Okt.							4Z 2F	4Z 2F				16	18					
1	13—14			Sbd.	6. Okt.					5Z 2F	2Z 1F				19	13		6			
2	14—16	Sbd.	27. Okt.							11Z 6F	10Z 5F				10	14	1	4			
2	14—16			Stg.	28. Okt.										14	11		1			
2	14—16					Mo.	29. Okt.								2						
2	14—16							Mo/Di	29./30.Okt.												
3	19—20	Stg.	11. Nov.							1Z 1F					3	9					
3	19—20			Mo.	12. Nov.					8Z 5F	4Z 2F	2Z 1F			4	7					
1	13—14	Mo.	26. Nov.							2Z 1F	12Z 6F				7	7		1			
1	13—14			Di.	27. Nov.					15Z 8F	6Z 3F				3	13		2			
2	14—16	Di.	18. Dez.							4Z 2F	4Z 2F					4		4			
2	14—16			Mi.	19. Dez.					2Z 1F	6Z 3F					8		2			
2	14—16					Do.	20. Dez.			2Z 1F											
2	14—16							Do/Fr	20./21.Dez.	2Z 1F						3					
3	19—20	Mi.	9. Jan.							8Z 5F		4Z 2F				8		2			
3	19—20			Do.	10 Jan.					4Z 2F	6Z 3F	4Z 2F			3	4					
1	13—14	Do.	24. Jan.							7Z 4F	6Z 3F	4Z 2F				8		4			
1	13—14			Fr.	25. Jan.					3Z 2F		4Z 2F				4		8			
2	14—16	Fr.	8. Febr.							6Z 3F	10Z 5F	4Z 2F				4		2			
2	14—16			Sbd.	9. Febr.					5Z 3F	4Z 2F	4Z 2F				7					
2	14—16					Stg.	10. Febr.									2					
2	14—16							Stg/Mo	10./11.Febr.	1Z 1F						3					
3	19—20	Sbd.	23. Febr.							4Z 2F	10Z 5F					5		2			
3	19—20			Stg.	24. Febr.					1Z 1F						4					
1	13—14	Stg.	10. März							3Z 2F						4					
1	13—14			Mo.	11. März					5Z 3F	6Z 3F					8					
2	14—16	Mo.	25. März							6Z 3F	2Z 1F	4Z 2F			3	5		4			
2	14—16			Di.	26. März					7Z 4F	4Z 2F	4Z 2F			5	14		6			
2	14—16					Mi.	27. März									1					
2	14—16							Mi/Do	27./28.März						1	2					
3	19—20	Di.	16. April							12Z 7F	10Z 5F	10Z 5F			13	12		1			
3	19—20			Mi.	17. April					6Z 3F	4Z 2F				18	19		5			
1	13—14	Mi.	1. Mai							6Z 4F	26Z 13F	2Z 1F			20	24	1	1			
1	13—14			Do.	2. Mai					20Z 10F	8Z 4F	8Z 3F			18	22		5			
2	14—16	Do.	23. Mai							14Z 7F	18Z 9F				10	40		11			
2	14—16			Fr.	24. Mai					22Z 11F	16Z 8F				14	25					
2	14—16					Sbd.	25. Mai			1Z 1F					3	3					
2	14—16							Sb/St	25./26.Mai						7	10					
3	19—20	Fr.	7. Juni							22Z 11F	18Z 9F	14Z 5F			20	22		10			
3	19—20			Sbd.	8. Juni					17Z 10F	10Z 5F				18	13		4			
1	13—14	Sbd.	22. Juni							24Z 12F	13Z 6F	12Z 6F			22F	27		4			
1	13—14			Stg.	23. Juni										23	26					
2	14—16	Stg.	7. Juli							4Z 3F					44	53		1			
2	14—16			Mo.	8. Juli					14Z 7F	18Z 9F	4Z 2F			9	16		4			
2	14—16					Di.	9. Juli			4Z 2F					5	8					
2	14—16							Di/Mi	9./10.Juli	4Z 2F					6	7					
3	19—20	Mo.	29. Juli							10Z 5F	4Z 2F	4Z 2F			16	31		4			
3	19—20			Di.	30. Juli					12Z 6F	4Z 2F				14	18					
1	13—14	Di.	13. Aug.							23Z 12F	16Z 8F	6Z 3F			29	42	1	7			
1	13—14			Mi.	14. Aug.					16Z 8F	16Z 8F	8Z 4F			13	31	9				
2	14—16	Mi.	4. Sept.							18Z 9F	16Z 8F				23	33		6			
2	14—16			Do.	5. Sept.					14Z 8F	12Z 6F	8Z 4F			16	24		10			
2	14—16					Fr.	6. Sept.				5Z 2F				1						
2	14—16							Fr/Sb	6./7.Sept.						4	4					
3	19—20	Do.	19. Sept.							14Z 7F	12Z 6F	2Z 1F			13	28		2			
3	19—20			Fr.	20. Sept.					8Z 3F		8Z 3F			7	19	2	2		1	

Deutsche Verkehrszählung

vom 1. Oktober 1928 bis 30. September 1929

Zählabschnitt 3
„Warmensteinach-Fichtelberg"

Zusammenstellung der Zählergebnisse der Bez.-Straße Nr. 4 „Laineck-Warmensteinach" (Bezirksamtsbereich Bayreuth).

Zählstelle	km	Zähltage 1°nachm.–8°nachm. (13°–20°)		Zähltage 6°vorm.–1°nachm. (6°–13°)		Zählnächte 1°vorm.–6°vorm. (1°–6°)		Zählnächte 8°nachm.–1°vorm. (20°–1°)		Anz. d. Zugtiere Z an Fahrzg. F bis 30 Ztr.	30–50 Ztr.	50–70 Ztr.	über 70 Ztr. Z	über 70 Ztr. Gewicht	Anzahl der Kraftfahrzeuge Krafträder	Personen-Wagen	Lastwg. u. Omnib. unbelad.	Lastwg. u. Omnib. beladen	Zahl d. Anhäng. unbelad.	Zahl d. Anhäng. beladen	Außergewöhnliche Lasten
1	20–22	Fr.	5. Okt.							36Z 20F					27	19					
1	20–22			Sbd.	6. Okt.					35Z 19F					19	8	3				
2	26–28	Sbd.	27. Okt.							74Z 38F	8Z 4F				22	17	2				
2	26–28			Stg.	28. Okt.					3Z 2F					27	6	3				
2	26–28					Mo.	29. Okt.			2Z 1F					2	1					
2	26–28							Mo/Di	29./30.Okt.						3	4					
3	26–28	Stg.	11. Nov.												6	7					
3	26–28			Mo.	12. Nov.					50Z 30F	18Z 9F				5	2					
1	20–22	Mo.	26. Nov.							24Z 12F	18Z 8F				6	9					
1	20–22			Di.	27. Nov.					22Z 11F					5	13		2			
2	26–28	Di.	18. Dez.							34Z 19F	8Z 4F				4	7	2	2			
2	26–28			Mi.	19. Dez.					26Z 13F	16Z 13F				7	1	3	3			
2	26–28					Do.	20. Dez.			2Z 1F						1					
2	26–28							Do/Fr	20./21.Dez.	4Z 2F											
3	26–28	Mi.	9. Jan.							75Z 40F	20Z 10F				1	9	1				
3	26–28			Do.	10 Jan.					62Z 34F	16Z 13F	4Z 2F				8					
1	20–22	Do.	24. Jan.							38Z 20F	8Z 4F					7		3			
1	20–22			Fr.	25. Jan.					26Z 13F	6Z 3F						1	2			
2	26–28	Fr.	8. Febr.							21Z 11F	8Z 4F				2	6					
2	26–28			Sbd.	9. Febr.					17Z 10F	8Z 4F				2	1					
2	26–28					Stg.	10. Febr.			2Z 1F											
2	26–28							Stg/Mo	10./11.Febr.												
3	26–28	Sbd.	23. Febr.							30Z 21F	12Z 6F				4	3					
3	26–28			Stg.	24. Febr.					2Z 1F					2	1					
1	20–22	Stg.	10. März							8Z 4F											
1	20–22			Mo.	11. März					16Z 10F	8Z 4F				1	1					
2	26–28	Mo.	25. März							14Z 8F	6Z 3F				14	20					
2	26–28			Di.	26. März					31Z 16F	16Z 8F				7	12	2	2			
2	26–28					Mi.	27. März			4Z 2F					4	3					
2	26–28							Mi/Do	27./28.März	2Z 1F					2	6	2	2			
3	26–28	Di.	16. April							60Z 34F	14Z 7F				8	21		3			
3	26–28			Mi.	17. April					59Z 36F	14Z 7F	16Z 8F			5	8	2				
1	20–22	Mi.	1. Mai							47Z 25F	10Z 5F				23	29	3	4			
1	20–22			Do.	2. Mai					67Z 35F	7Z 3F				11	13	3	4			
2	26–28	Do.	23. Mai							107Z 60F	12Z 6F	14Z 6F			22	45	3	5			
2	26–28			Fr.	24. Mai					115Z 62F	2Z 1F	20Z 10F			22	30		1			
2	26–28					Sbd.	25. Mai			6Z 3F					4	3					
2	26–28							Sb/St	25./26.Mai	10Z 5F					9	12		2			
3	26–28	Fr.	7. Juni							82Z 41F	27Z 13F	31Z 14F	6Z	240Ztr.	27	32	4	8			
3	26–28			Sbd.	8. Juni					74Z 35F	36Z 18F	24Z 12F	8Z	345Ztr.	28	24	7	9			
1	20–22	Sbd.	22. Juni							38Z 20F	4Z 2F	4Z 2F			26	31	3	4			
1	20–22			Stg.	23. Juni										25	22		2			
2	26–28	Stg.	7. Juli							3Z 1F					33	59		2			
2	26–28			Mo.	8. Juli					10Z 38F	20Z 10F	10Z 5F			23	39	3	9			
2	26–28					Di.	9. Juli			6Z 3F					4	3					
2	26–28							Di/Mi	9./10.Juli	2Z 1F					7	5		1			
3	26–28	Mo.	29. Juli							83Z 48F	28Z 14F	28Z 14F	8Z	151,5t	60	54	7	10			
3	26–28			Di.	30 Juli					36Z 47F	26Z 13F	22Z 11F	2Z	4 t	23	38	7	8			
1	20–22	Di.	13. Aug.							51Z 27F		5Z 2F			32	54	2	5			
1	20–22			Mi.	14. Aug.					44Z 22F	4Z 2F	8Z 4F	2Z	4 t	42	51	3	9			
2	26–28	Mi.	4. Sept.							108Z 55F	54Z 27F	28Z 14F			67	83	6	9			
2	26–28			Do.	5. Sept.					74Z 37F	38Z 19F	22Z 11F	4Z	4,5t	76	53	3	5			
2	26–28					Fr.	6. Sept.			3Z 2F					8	5					
2	26–28							Fr/Sb	6./7.Sept.	6Z 3F					11	16					
3	26–28	Do.	19. Sept.							72Z 38F	56Z 28F	13Z 9F	4Z	10 t	63	14	8	13			
3	26–28			Fr.	20. Sept.					84Z 42F	24Z 18F	22Z 11F			66	62	4	8			

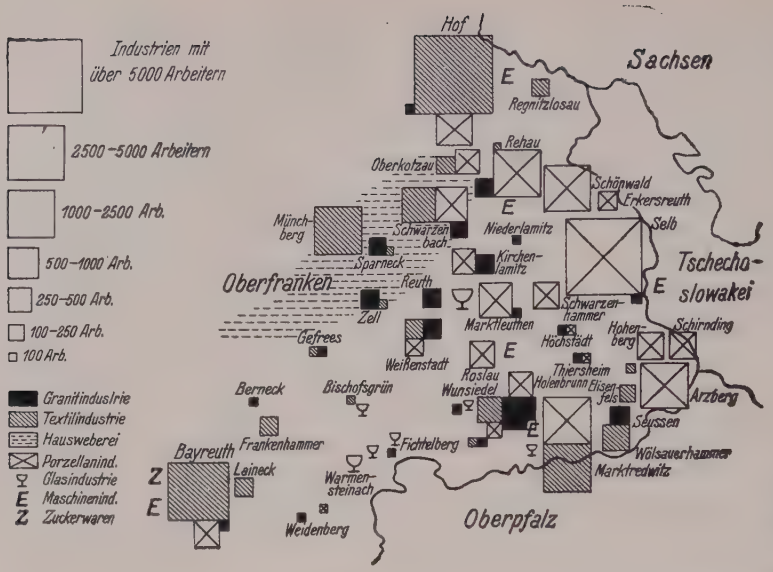

Abb. 1
Industrie-Karte.

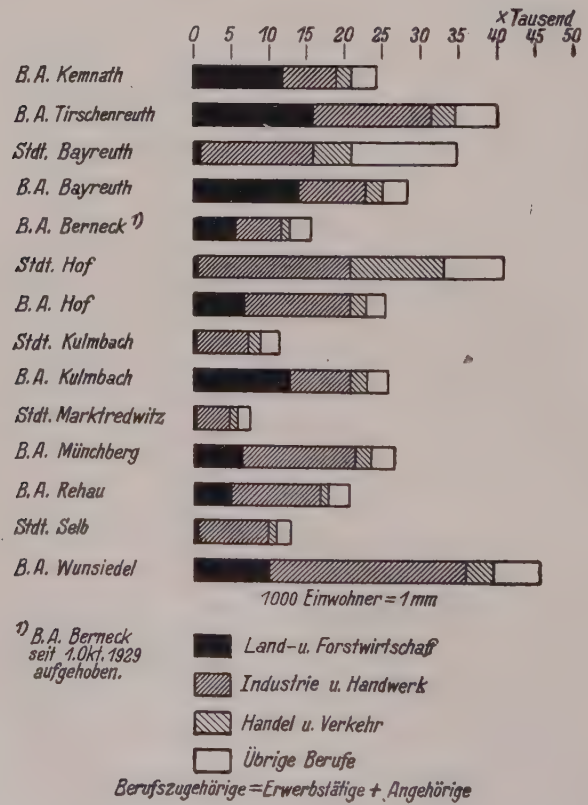

Abb. 2
Die Berufsgliederung der Bevölkerung nach der Berufszählung vom 16. 6. 1925.

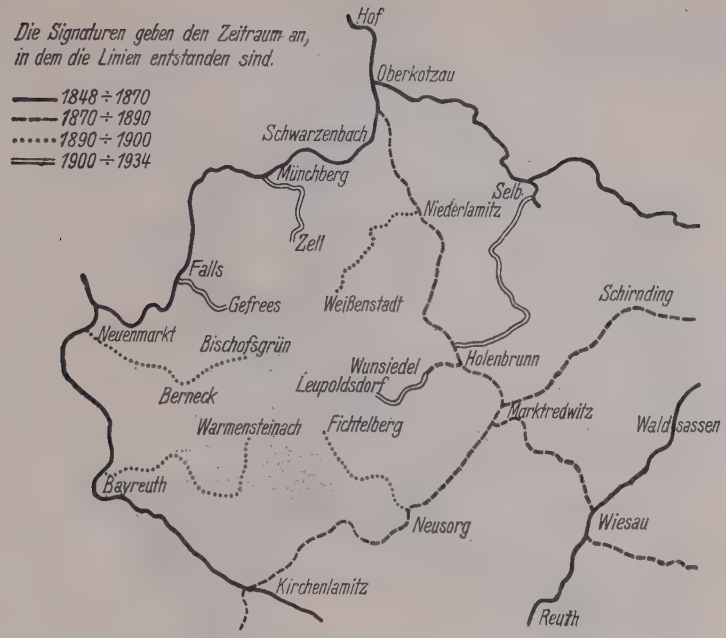

Abb. 3. Historische Entwicklung des Bahnnetzes.

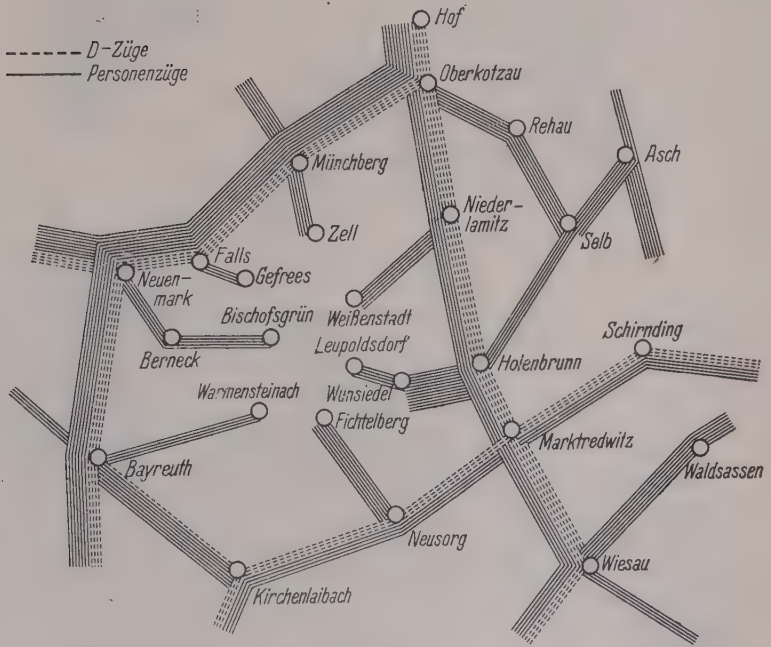

Abb. 4. Zughäufigkeitskarte.

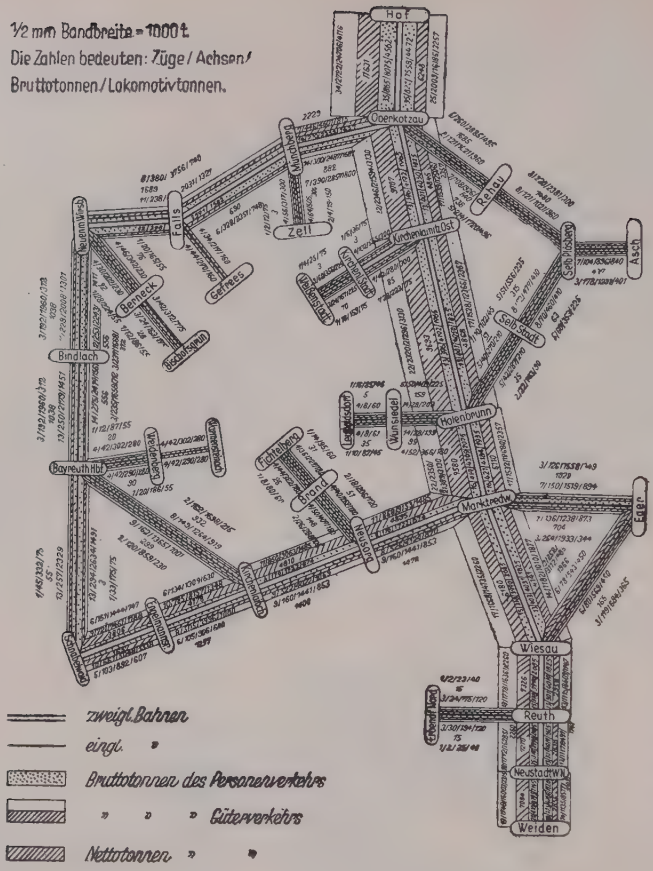

Abb. 5. Streckenbelastungskarte für den 5. 7. 1934.

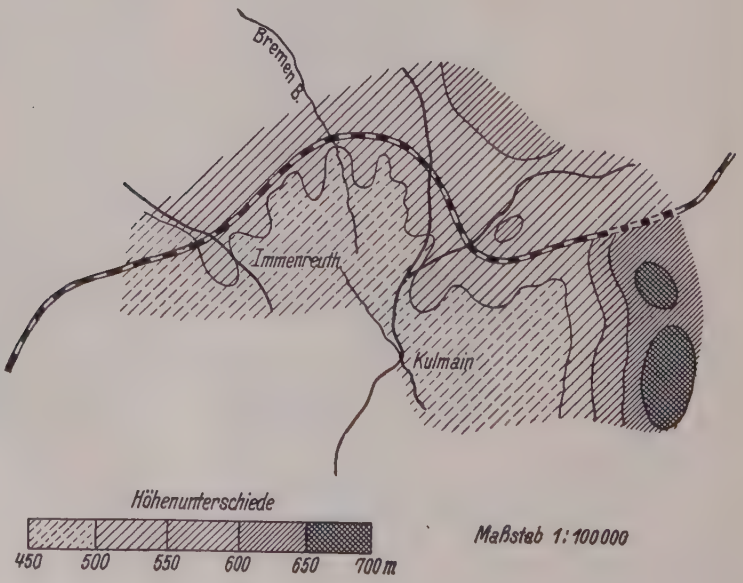

Abb. 6. Einfluß der Höhenlinien auf die Linienführung eines Teilgebietes der Strecke Nürnberg—Eger.

Abb. 7.
Verkehrskarte

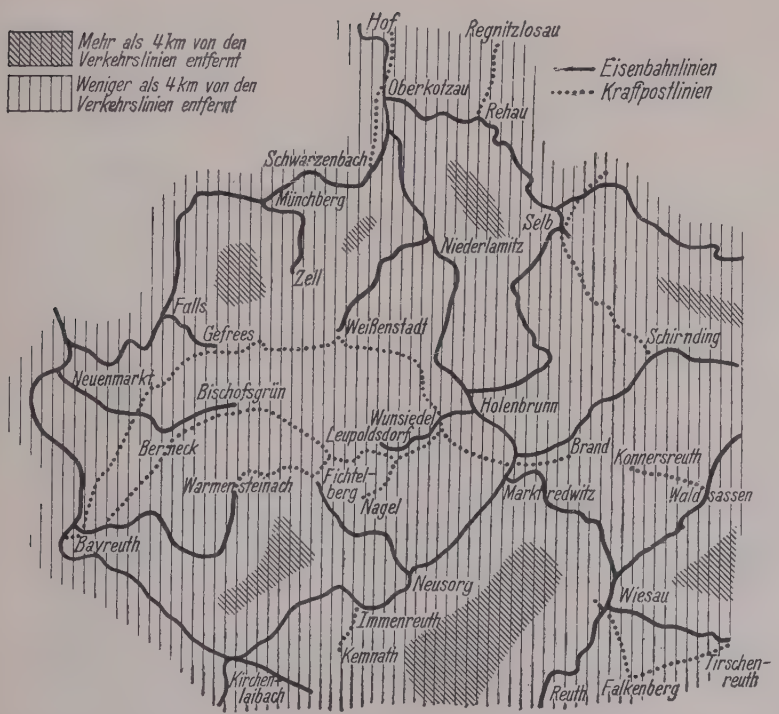

Abb. 8.
Karte der Verkehrsentfernungen

Lebenslauf

Am 23. April 1909 wurde ich als Sohn des Lokomotivführers Robert Schröpfer und seiner Ehefrau Anna, geb. Trautmann in Artern geboren. Hier besuchte ich zunächst von Ostern 1915 bis Ostern 1918 die Bürgerschule und dann die Mittelschule. Im April 1923 verzogen meine Eltern nach Leipzig. Daselbst besuchte ich die Humboldtschule, an der ich Ostern 1930 die Reifeprüfung ablegte.

Ich studierte vom Sommersemester 1930 an Geographie, Sport, Geologie und Englisch, und zwar an den Universitäten Leipzig, Graz und Halle.

Während meines Studiums in Leipzig besuchte ich die Übungen und Vorlesungen der Professoren und Dozenten Altrock, Arnold, Borowski, Drieschˌ Ebisch, Grothe, Kennellγ, Krueger, Schmitthenner, Schede, Schneider, Schücking, Stratil-Sauer, Volz. In Graz waren meine Lehrer die Professoren und Dozenten, Adams, Buresch, Eichler, Fleischhacker, Heritsch, Holtei, Karpf, Mauli, Pauluzzi, Schwinner, Tumlirz und in Halle die Professoren und Dozenten Conrad, Hett, Kürten, Menzer, Ritter, Schlüter, Schnell, Siedentop, Weigelt und Weyhe.

Eduard Klinz Buchdruck-Werkstätten Halle (Saale), Dölauer Str. 14
Spezialdruckerei für wissenschaftliche Werke und Dissertationen

Berichtigung.

S. 12 Anmerkung 2) statt Gümbel: C. W. Gümbel, Geognostische Beschreibung des Fichtelgebirges, Gotha 1879, S. 8. — S. 49, Tabelle, statt Neuenmarkt—Wunsiedel: Neuenmarkt—Oberkotzau. — S. 51 im Text statt Anmerkung 61): Anmerkung 62). — S. 57, 2. Zl. statt 5 km: 5 m. — S. 58, Zl. 23 statt 8 m: 39 m. — S. 65, 1. Zl. fehlt hinter Brückendichte Anmerkung 70).